HEFT 8 / BERLIN, 16. APRIL 1940

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfenni

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Dem Schöpfer Großdeutschlands

dankt am 20. April auch die Luftwaffe, deren Aufbau erst durch Adolf Hitlers Tat der Wehrhaftmachung Deutschlands ermöglicht wurde

Im Lager Abge

Bildbericht aus einem Gefa

Bild: Dr. Wolf Strache

Als erste deutsche Zeitschrift führt der „Adler" heute seine Leser in ein Gefangenenlager für abgeschossene feindliche Flieger und zeigt, wie die deutsche Luftwaffe ihre Gefangenen behandelt

Dieser Krieg, der — verglichen mit früheren kriegerischen Auseinandersetzungen — schon so viel Seltsames und Neues zutage gefördert hat, brachte auch in die Frage der Kriegsgefangenschaft eine neue Note. Die Luftwaffen der kriegführenden Länder beanspruchen als selbständige Wehrmachtteile die in Gefangenschaft geratenen feindlichen Flieger für sich und bringen sie in eigenen Lagern unter mit eigener Bewachung. Die deutsche Luftwaffe hat hier den ersten Schritt getan,

Der englische Wing-Commander (Geschwaderführer) Oberstleutnant Day ist ein großer Katzenfreund. Er braucht seine vierbeinigen Schützlinge auch in der Gefangenschaft nicht zu entbehren

Zum Bilde links: Oberleutnant Casey hat sich einen Scherz geleistet. Er ließ sich aus England diesen dicken Pullover schicken und darauf ein Schild nähen, das die Abkürzung der Bezeichnung trägt: Durchgangslager der Luftwaffe

Zum Bilde unten: Paketpost ist angekommen. Die beiden englischen Flieger rechts sehen interessiert zu. Sie erhalten die Pakete natürlich erst nach Prüfung des Inhalts, die in ihrer Gegenwart vorgenommen wird

der chossenen

genenlager der Luftwaffe

Wort: Josef Grabler

die Royal Air Force und die Armée de l'Air, die Luftstreitkräfte Englands und Frankreichs, sind gefolgt. Diese Maßnahme besteht insofern zu Recht, als die feindlichen Flieger ja in der Regel durch die Einwirkung der Luftwaffe in Gefangenschaft geraten.

Es liegt in der Natur des Luftkrieges, daß die Luftwaffe nicht so viele Gefangene machen kann wie das Landheer, schon allein deshalb, weil niemals so viele Streiter in der Luft kämpfen werden wie auf der Erde. Dieser Umstand aber wirkt sich zwangsläufig günstig auf die Unterbringung, ja auf die ganze Behandlung der Gefangenen aus.

Von überkommenen Anschauungen in dieser Hinsicht muß man sich frei machen. Wohl

Dieser britische Flugzeugführer ist ein eifriger Maler. Seine Lieblingsbeschäftigung ist das Malen von Kriegsschiffen

Zu dem oberen und unteren Bilde: Die Engländer machen sich einen Spaß daraus, sich möglichst lange Bärte wachsen zu lassen. Bis auf wenige sehen alle aus wie ihr großer Landsmann Robinson. Der Offizier auf dem oberen Bilde, Oberleutnant Baughan, hat es schon zu einem beachtlichen Fußsack gebracht. Die Franzosen ziehen vor, sich zu rasieren

Zum Bilde links: Eines der Gemeinschaftshäuser, in denen die gefangenen Flieger untergebracht sind. Die Offiziere haben Einzelzimmer

Ein malerisches Bild von dem alltäglichen zwanglosen Spaziergang der Gefangenen in der schönen Umgebung des Lagers

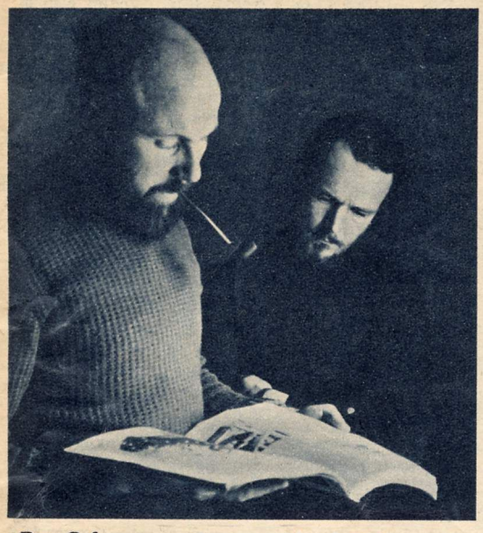
haben im Weltkrieg die deutschen Gefangenen bei unseren Feinden nicht immer die Behandlung erfahren, auf die sie nach internationalen Abmachungen Anspruch hatten. Und die völkerrechtswidrige Zurückhaltung der deutschen Gefangenen nach Waffenstillstand und Friedensschluß war ein besonders trübes Kapitel. Im jetzigen Krieg ist man aber auch in den feindlichen Ländern zu der Erkenntnis gekommen, daß die Gefangenenbehandlung eine Frage der Gegenseitigkeit ist. Wie du mir, so ich dir.

Grundsätzlich ist festzuhalten: Wer als tapfer kämpfender Soldat in Gefangenschaft geraten ist, hat ein schweres Los auf sich genommen. Wohl kann er damit rechnen, den Krieg zu überleben und seine Angehörigen wiederzusehen. Aber das untätige Herumsitzen, dessen Dauer nicht abzusehen ist, die Ungewißheit über den Ausgang des Krieges, der Zwang, nicht mehr aktiv auf das Kriegsziel seines Landes einwirken zu können, die immer gleiche Umgebung, all das sind Dinge, die für junge Menschen — und um solche handelt es sich zumeist — schwer zu ertragen sind. Wenn also die Möglichkeit besteht, den Gefangenen ihr Dasein zu erleichtern, dann soll man es tun.

Die deutsche Luftwaffe ist darin beispielgebend gewesen, und die Fürsorge für die ihr anvertrauten Gefangenen ist dadurch belohnt worden, daß auch die in Feindesland befindlichen deutschen Flieger — es sind nicht viele — ähnlich behandelt werden. Wir haben hierüber genaue Nachrichten. So erfuhren wir beispielsweise einmal, daß die Franzosen den Deutschen aus irgendwelchen Gründen einige Tage das Rauchzeug vorenthielten. Daraufhin bekamen die gefangenen englischen und französischen Flieger keine Zigaretten, und sie erfuhren auch warum. Empört schrieben sie nach Hause, und schon nach drei Tagen rauchten die deutschen Flieger in Frankreich und die französischen in Deutschland wieder vergnügt ihre Zigaretten.

Die deutsche Luftwaffe hat mehrere Gefangenenlager errichtet. In eines von ihnen führt unser Bildbericht. Nun könnten übelmeinende Leute auf der anderen Seite einwenden: Das ist eine gestellte Sache, eine Paradeangelegenheit, die gar nichts beweist. Aber abgesehen davon, daß solche Aufnahmen nicht zu stellen sind, stehen als Kronzeugen die Gefangenen selbst mit Namen genannt, zur Verfügung. Das Lager liegt am Fuß eines der schönsten deutschen Mittelgebirge, in klimatisch bevorzugter Lage. Die Gefangenen sind in Gemeinschaftshäusern untergebracht und wohnen in Einzelzimmern. Engländer und Franzosen haben je ein Stockwerk für sich. Zu den Mahlzeiten kommen sie in einem gemeinsamen Speiseraum zusammen, wo Engländer und Franzosen aus freien Stücken an getrennten Tafeln speisen. Die Verpflegung ist die gleiche wie die der Bewachungsmannschaft einschließlich der deutschen Offiziere. Die Gefangenen sind aber in der Lage, ihre Verpflegung dem heimatlichen Geschmack anzupassen. Sie bekommen nämlich von Hause über das Rote Kreuz, das auch die sonstige Post vermittelt, Lebensmittelpakete. Besonders die Engländer geben sich hier große Mühe. Vermutlich, weil sie fürchten, ihre Leute müßten in dem „blockierten" Deutschland hungern. Vor allem aber wohl, weil sie uns weismachen wollen, wie „dicke" sie es noch haben. Trotz U-Booten und Luftangriffen. — Jeden Tag können die Gefangenen eine mehrstündige Wanderung in die schöne Umgebung des Lagers machen. Die Teilnahme ist freiwillig, die Bewachungsmannschaft ist gering gehalten, ein Offizier und ein Dolmetscher begleiten die Gefangenen. Auf diesen Wanderungen pflegen besonders die Franzosen ein Höllen-

Bild unten: Dieser britische Oberstleutnant scheint ein großer Angler zu sein. Auf dem täglichen Spaziergang benutzt er die Gelegenheit, ein wenig im Wasser nach Forellen zu stochern



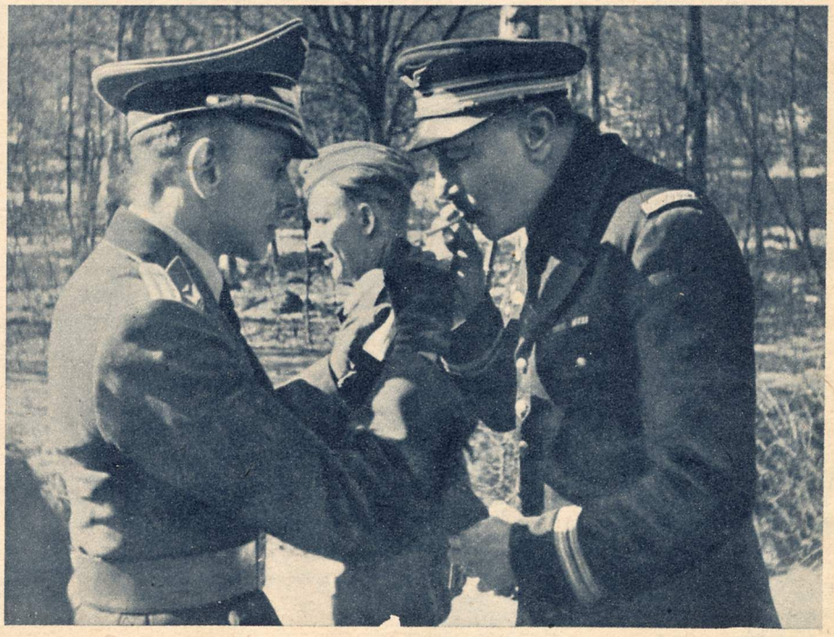
Den Gefangenen stehen ausreichend Bücher und Zeitschriften in ihren Muttersprachen zur Verfügung. Die beiden Engländer lesen gerade den „Flight“

tempo vorzulegen. Sie wollen sich — als Ausgleich zu der erzwungenen Stubenhockerei — körperlich ausarbeiten. Hierfür ist übrigens auch ein Sportplatz im Bau.

Die Gefangenen erhalten von der Luftwaffe den ihrem Rang entsprechenden Wehrsold, und zwar in einem besonders geschaffenen Lagergeld. Diese Regelung entspricht den internationalen Vereinbarungen und wird auch von den Feindländern auf die deutschen Gefangenen angewendet. Nach Bedarf fährt ein Mann der Bewachungskompanie in die nächste Stadt,

Beim täglichen Spaziergang in der schönen Umgebung des Lagers. Der erste von links ist der britische Kapitänleutnant Griffiths, der Zivilist ist ein deutscher Dolmetscher

Zum Bilde links: Eine Ironie des Schicksals will es, daß die Bundesgenossen erst im Gefangenenlager zusammenkommen. Polnische Gefangene bedienen die englischen und französischen Flieger als Ordonnanzen



Zum Bilde rechts: „Kann ich ein wenig Feuer haben?“ sagt der französische Geschwaderführer, und der deutsche Fliegeroffizier erfüllt gern seinen kleinen Wunsch

Dieser Franzose ist auf den eigenartigen Einfall gekommen, seine Briefe aus der Heimat auf einen Bindfaden zu reihen, wie die Wäsche auf der Leine

Bei dem schönen Frühlingswetter freuen sich die Gefangenen immer auf den täglichen Spaziergang. Erster von links ist der französische Sergeant Brard, zweiter Oberstleutnant Enslen. Rechts neben dem deutschen Begleitoffizier gehen Leutnant Noël und Oberleutnant Béranger

Zum Bilde rechts: Drei vergnügte Engländer gehen spazieren. Der erste von rechts ist ein alter Bekannter des „Adler", Flying Officer (Leutnant) Wimberley, dessen Bild wir anläßlich seiner Gefangennahme in der Luftschlacht über der Deutschen Bucht im „Adler" (Nr. 1/1940) veröffentlicht haben. Die Kopfverletzung, die er damals erlitt, ist inzwischen ausgeheilt

Zum Bilde links: Eine kleine Schnapsparty der Engländer. Wenn es auch kein Whisky ist, so ist doch das Schwarzwälder Kirschwasser auch nicht zu verachten

um für die Gefangenen einzukaufen. Er hat jedesmal eine lange Wunschliste mit. Die Gestaltung ihrer Freizeit, die ja den ganzen Tag einnimmt, ist den gefangenen Fliegern weitgehend überlassen. Sie können Rundfunk hören, natürlich nur den deutschen, und sie haben eine Bücherei in ihren Muttersprachen, die von der Kommandantur des Lagers eingerichtet ist. So lesen sie viel, einige malen, andere lernen Sprachen oder treiben sonstige Studien. Vor allem aber schlafen sie. Sie schlafen auf Vorrat. Alles in allem genommen, haben diese abgeschossenen britischen und französischen Flieger alles, was sie billigerweise verlangen können.

Angesichts dieser Vorzüge mag sich die Frage erheben: Wie kommen wir dazu, diesen Leuten, deren Regierungen die Vernichtung Deutschlands auf ihre Fahnen geschrieben haben, ein solch geruhsames Dasein zu ermöglichen? Dazu ist zu sagen: Man kann den einzelnen Soldaten, der kämpfend in Gefangenschaft geraten ist, nicht mit seiner Regierung identifizieren und ihn für deren Maßnahmen büßen lassen. Vor allem aber ist es, wie schon eingangs gesagt, eine Frage der Gegenseitigkeit. Solange die deutschen Gefangenen in Frankreich und England nicht schlechter behandelt werden, besteht kein Anlaß zu einer Änderung des gegenwärtigen Zustands. Die Angehörigen der deutschen Flieger aber, die in britischer und französischer Gefangenschaft sind, dürfen beruhigt sein, die deutsche „Fairneß" — um bewußt ein englisches Wort zu gebrauchen — gegenüber den uns anvertrauten Gefangenen sorgt dafür, daß auch unsere Flieger in England und Frankreich es so gut haben, wie es in der Gefangenschaft möglich ist.

Eine Morane wird gehetzt

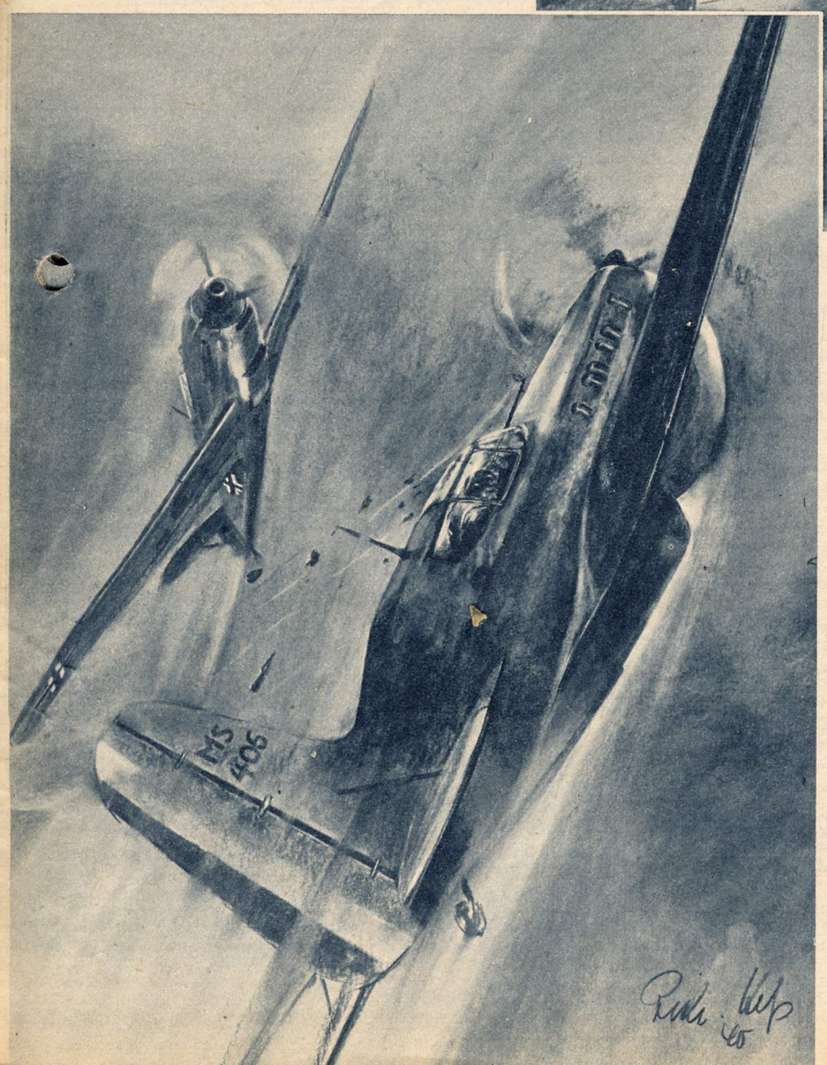
Zeichnungen von
RICHARD HESS

In letzter Zeit meldeten die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht wiederholt Luftkämpfe zwischen deutschen und französischen Jagdfliegern, die über der Westfront von den Unsrigen siegreich bestanden wurden. Wir haben es hier mit der reinsten Form des Luftkampfes zu tun, mit dem Kampf Jäger gegen Jäger, der seine besonderen Gesetze hat. Der Weltkrieg war seine Geburtsstunde. Das Jagdflugzeug ist geschaffen worden, um den Schutz der Aufklärer und Artillerieflieger zu übernehmen. Da der Feind die gleiche Einrichtung traf, entwickelte sich zwangsläufig der Kampf des Jägers mit dem Jäger, denn jede Partei war bestrebt, die andere aus dem Luftraum über der Front zu vertreiben, um den eigenen Aufklärern ein ungestörtes Arbeiten zu ermöglichen.

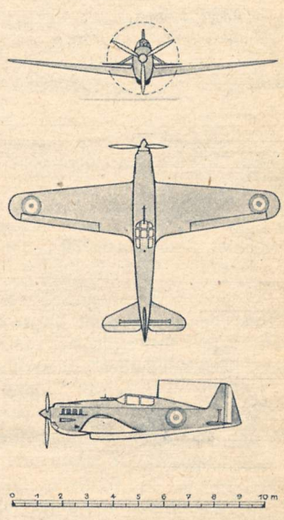
Die Taktik des Kampfes der Jagdflieger gegeneinander ist bestimmt durch die Eigenart ihrer Bewaffnung. Alle Waffen sind im Jagdflugzeug bekanntlich starr eingebaut, und feuern ausschließlich nach vorn in der Flugrichtung. Der Flugzeugführer muß daher mit dem ganzen Flugzeug zielen, das heißt, er muß es so steuern, daß die Flugzeuglängsachse auf das Ziel zeigt. Diese Kampfesweise unterscheidet sich von der des Kampfflugzeuges. Dieses verfügt über schwenkbare Maschinengewehre, die der Schütze — im Rahmen seines Schußbereiches — in jede beliebige Richtung drehen kann. Mit anderen Worten: Das Kampfflugzeug kann, ohne seine Flugrichtung zu ändern, mehr oder weniger nach allen Seiten und nach oben und unten feuern. Der Jäger mit seinen starren Maschinengewehren kann das nicht. Die Schwenkbarkeit der Bordwaffen des Kampfflugzeuges ersetzt er durch die Wendigkeit seines kleinen Flugzeuges.

Um die Darstellung zu vereinfachen, nehmen wir den Fall an, daß ein deutscher und ein feindlicher Jäger einander frontal begegnen. Es ist natürlich denkbar, daß sie schon aus größerer Entfernung das Feuer aufeinander eröffnen. Die Treffaussichten hierbei sind aber gering. Denn einmal sind beide Flugzeuge durch den vor dem Führersitz liegenden Motor geschützt, zum andern ist die Treffsicherheit aus größerer Entfernung gering, und drittens ist die Geschwindigkeit, mit der die beiden Jagdflugzeuge sich nähern, so gewaltig, daß nur sekundenlange Feuerstöße möglich sind. Da

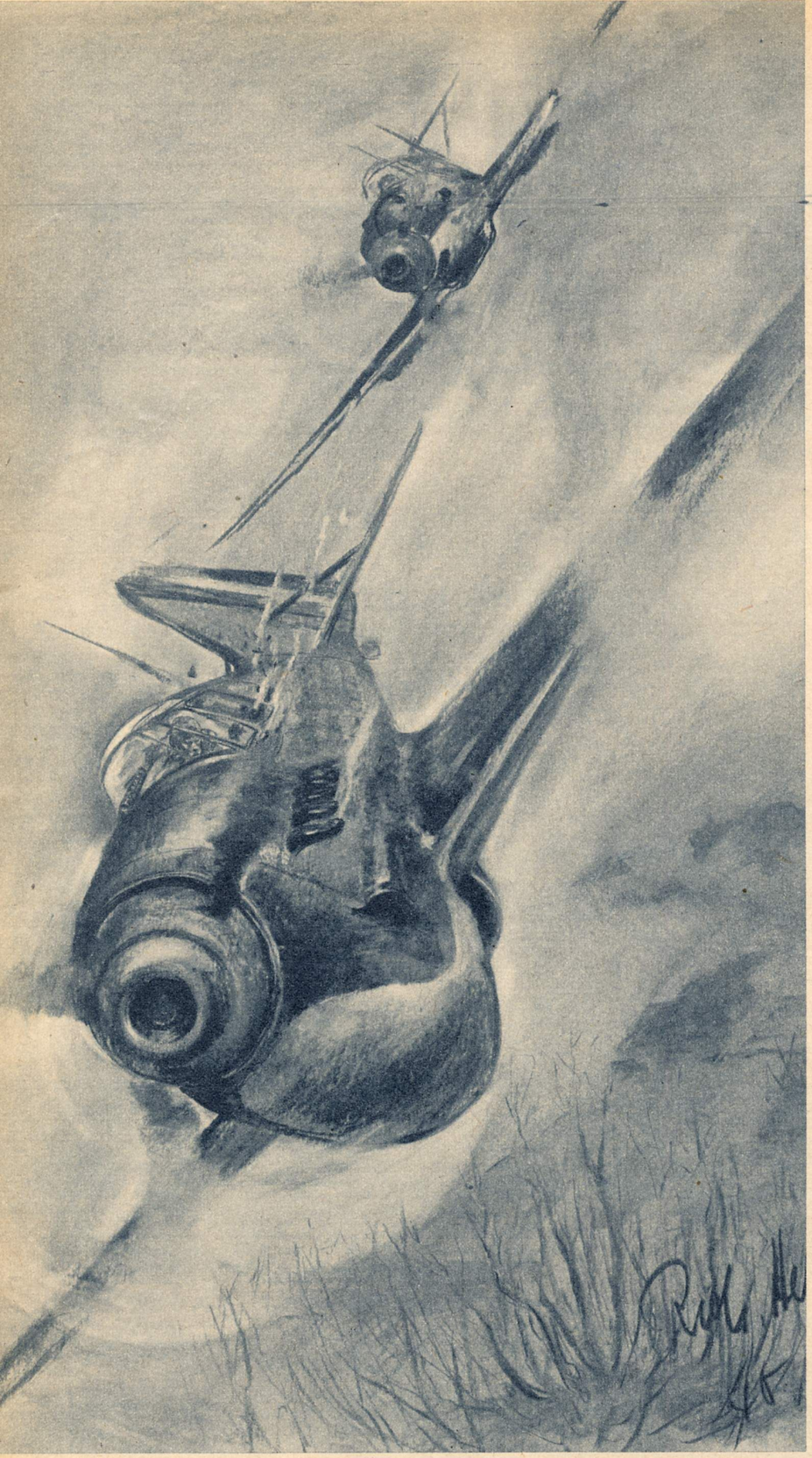
Auf einem Flugplatz im Westen wird ein Messerschmitt-Jagdflugzeug startklar gemacht. Während der Flugzeugführer im Führersitz Platz nimmt, dreht der Motorenwart die Anlaßkurbel, um den Motor anzuwerfen



Zum Bilde links: Auf seinem Überwachungsflug hat der deutsche Jäger ein französisches Morane-Jagdflugzeug entdeckt und sofort angegriffen Nach längerem Kurvenkampf ist es dem Deutschen gelungen, den Franzosen für Augenblicke ins Visier zu bekommen. Die Garbe saß.



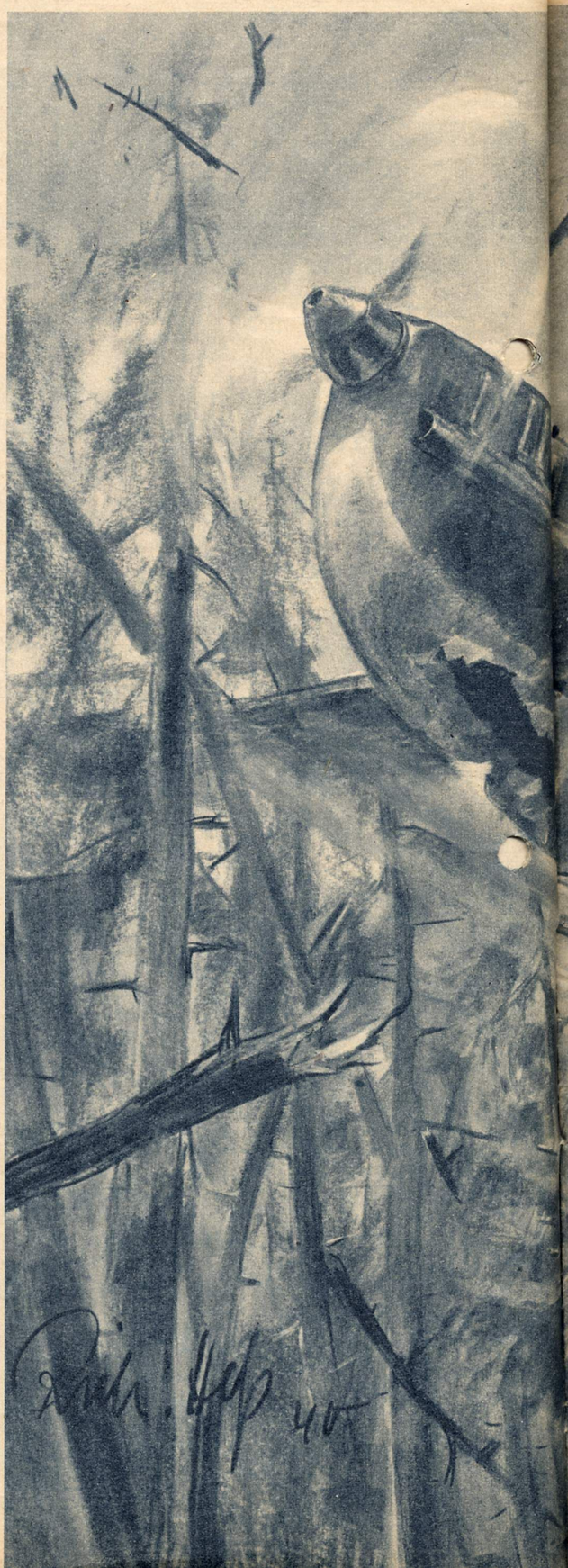
Das französische Jagdflugzeug vom Baumuster Morane in den drei Ansichten: von vorn, von oben und von der Seite. Das Fahrwerk ist eingezogen und daher nicht sichtbar. Kennzeichnend für dieses Flugzeug ist der „Hängebauch", wie unsere Flieger den Kühler unter dem Motor nennen Zeichng. Staebel



Der Franzose versucht in einem steilen Abschwung nach unten sich von dem Deutschen zu lösen. Dank überlegener Geschwindigkeit bleibt ihm der auf den Fersen, und nun jagen beide wenige Meter über dem Erdboden dahin. Der Deutsche kommt wiederholt zum Schuß

nun einer den anderen im Visier hat, müßten sie sich beim Weiterfliegen rammen. Diese Art des „Feindabschusses" ist verständlicherweise wenig beliebt. Die beiden Flugzeugführer fliegen daher aneinander vorbei oder über- oder untereinander hinweg. Die große Geschwindigkeit ihrer Flugzeuge reißt sie sofort weit auseinander, und nun beginnt der Kurvenkampf. Jeder versucht, in den Rücken des anderen zu gelangen, um von hinten den Flugzeugführer zu treffen. Wer von beiden den engeren Kurvenradius fliegen kann, der hat Aussicht, als erster hinter den Feind zu kommen, oder aber auch derjenige, dessen Flugzeug dem Feind in der Geschwindigkeit erheblich überlegen ist. Bei den hohen Geschwindigkeiten moderner Jagdflugzeuge sind die Kurven, die heute in einem solchen Luftkampf geflogen werden, viel weiter ausholend, als sie es noch im Kriege waren, wo die Höchstgeschwindigkeiten zwischen 180 und 200 Kilometer-Stunde lagen.

Die Oberhand behält, wie wir gesehen haben, derjenige, der es zuerst versteht, sich hinter den Gegner zu setzen und ihm seine Feuerstöße in die Maschine zu jagen. Einen solchen Luftkampf zeigt unser Bildbericht. Auf einem Feldflugplatz im Westen bei herrlichem klarem Wetter. Eine Rotte Jäger ist unterwegs auf Überwachung über der Front und muß jeden Augenblick zurückkommen. Die Ablösung macht sich fertig zum Start. Messerschmittflugzeuge stehen startbereit. Die Munition ist ergänzt, die Maschinenwaffen nachgesehen, und die Flugzeugführer steigen ein. Die Bordwarte klettern auf die Tragflächen und drehen die schwere Anlaßkurbel. Das Übersetzungsgetriebe der Schwungscheibe heult immer heller, bis der Motor anspringt. Die Maschinen rollen zum Start, schießen über das Rollfeld und heben ab. Das Fahrwerk verschwindet in den Tragflächen, und schon nach wenigen Minuten sind die beiden Jäger über dem Vorfeld. Unser Flugzeugführer sucht mit Luchsaugen den Horizont ab. Aus Richtung Frankreich taucht plötzlich etwas höher als er ein Punkt auf, der schnell wächst. Rechts und links von dem Punkt wird ein Strich erkennbar, es ist ein einzelnes Flugzeug. Seine Kleinheit läßt darauf schließen, daß es ein Jäger ist. Andere deutsche Jäger, das weiß der Flugzeugführer, sind in diesem Abschnitt nicht unterwegs. Keinen Augenblick hat er den Punkt aus den Augen gelassen. Er ist jetzt über dem anderen und findet



Zum Bilde rechts: Der Franzose benutzt jeden Wald und jede Bodenerhebung, um Deckung vor dem Feuer des Deutschen zu finden. Aber auch das hilft ihm nichts. Denn unter der letzten Garbe des Deutschen prasselt er in den nächsten Wald, reißt die Wipfel der ersten Bäume mit, und das verträgt kein Flugzeug. Mit gebrochenen Schwingen stürzt der besiegte Feind auf den Waldboden

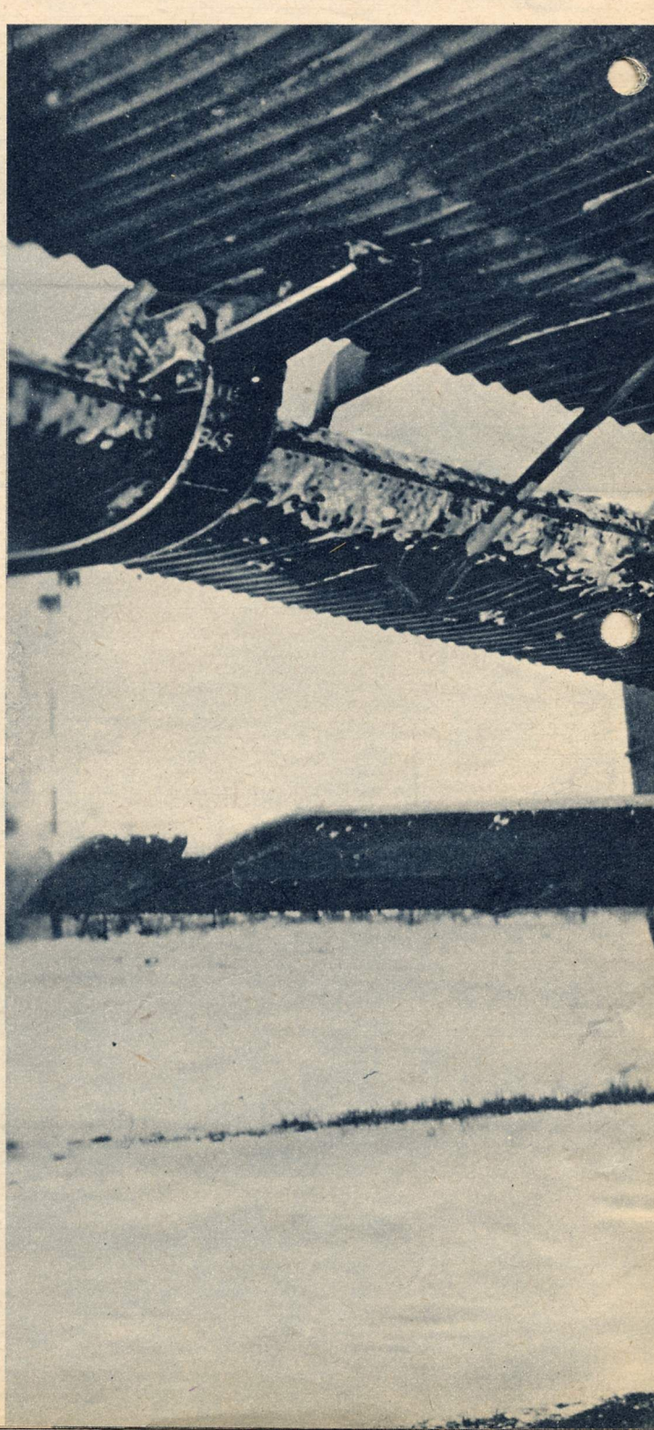
seine Vermutung bestätigt. Es ist ein französischer Jagdeinsitzer vom Baumuster Morane. Ob der Franzose den Deutschen noch nicht erkannt hat? Harmlos fliegt er in der gleichen Richtung weiter. Der Deutsche setzt zum ersten Angriff an und braust wie ein Habicht auf sein Opfer. Die erste Feuergarbe stößt rasselnd heraus, und nun merkt der Franzose, was es geschlagen hat. In einer Steilkurve entzieht er sich dem Feuer des Deutschen und versucht, sich hinter ihn zu setzen. Der Kurvenkampf beginnt, beide bestrebt, die Kurven immer enger zu fliegen, um auf den Feind zum Schuß zu kommen. Für Sekunden gelingt es hin und wieder beiden. Einmal hört der deutsche Flugzeugführer das typische Klack-Klack, als Treffer in seine Maschine einschlagen. Die Garbe des Franzosen lag aber zu weit rechts und durchlöcherte nur die rechte Tragfläche, und nun gelingt es dem Deutschen wieder, sich hinter die Morane zu setzen. Die Bordwaffen hämmern. Deutlich sieht der Flugzeugführer die Wirkung. Vom Rumpf der Morane fliegen einzelne Stücke weg. Der Franzose macht eine eigenartige Bewegung. Es scheint, daß der Flugzeugführer verwundet ist. In einem steilen Abschwung versucht er sich von dem Deutschen abzusetzen, um sich aus dem Kampf zu lösen. Aber wie sein Schatten ist der Deutsche hinter ihm her. Sie sind inzwischen in Erdnähe angekommen, und über dem Boden rast der Franzose dahin. Voraus ein hoher Fichtenwald, der Franzose zieht hoch, springt mit einem Satz über die Bäume. Fast streift er die Wipfel, und schon taucht er wieder unter in einer Waldlichtung. Höher fliegt der Deutsche und viel weiter als vierzig Meter ist er nicht von dem Franzosen entfernt. Der hat nun nicht mehr die Möglichkeit nach unten auszuweichen, und so ist sein Schicksal besiegelt. Trotzdem versucht er jede Möglichkeit auszunützen, die ihm das Gelände bietet. Er drückt jetzt in jede Bodenfalte hinunter. Er überspringt Wälder, Häuser und preßt sich wieder an die Erde. Aber was die Morane kann, das können die Messerschmitt und ihr tapferer Flugzeugführer schon lange. Immer wieder prasseln die Feuerstöße des Deutschen in des Franzosen Jagdflugzeug, und endlich ist es soweit. Der Franzose rast mit Vollgas in die Wipfel eines voraus aufragenden Waldes. Der deutsche Flugzeugführer glaubt das Krachen und Splittern zu hören. Er zieht hoch, dreht eine Kurve und sieht, wie der Franzose förmlich von Ast zu Ast abrutschend, auf dem Waldboden aufschlägt. Ein dramatischer Kampf ist zu Ende. Ein tapferer Flieger hat den Heldentod gefunden. Der Sieger aber blickt auf die Uhr und sieht, daß er noch eine halbe Stunde zu fliegen hat, bis seine Zeit um ist. Als sei nichts geschehen, nimmt er seinen Überwachungsflug wieder auf. Aber er freut sich doch schon des Augenblicks, da er nach Hause fliegen und seinen Flugplatz wackelnd umkreisen wird.

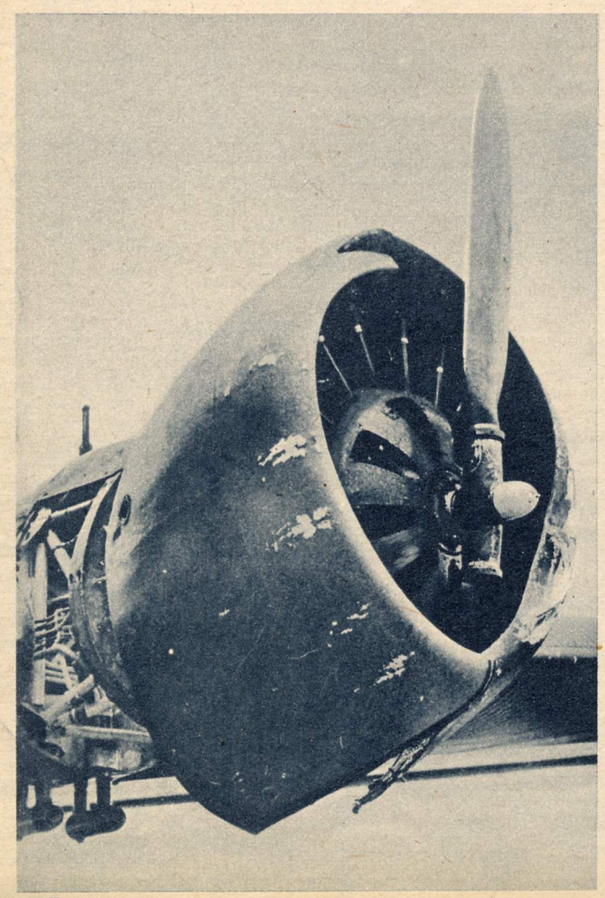
Das halten deutsche Flug

Von Dr. Herb

Abgesehen von der Beteiligung am Spanischen Freiheitskrieg, war es der jungen deutschen Luftwaffe im Polnischen Feldzug zum erstenmal vergönnt, ihr Können vor aller Welt zu erproben. Damit hat zugleich die deutsche Luftfahrtindustrie, die in ihrer heutigen Form in wenigen Jahren in des Wortes wahrstem Sinne „aus dem Boden gestampft" worden war, ihre in den Feindstaaten so oft angezweifelte Leistungsfähigkeit wirkungsvoll beweisen können. Daß sie schöne und auch schnelle Flugzeuge zu bauen versteht, hat sie in Friedenszeiten oft genug zeigen können, daß diese Flugzeuge aber auch im kriegsmäßigen Einsatz das Vollendetste neuzeitlicher Flugzeugbautechnik darstellen, hat ihr Sieg in Polen gelehrt.

Zur Überraschung unserer Feinde erwiesen sich die deutschen Flugzeuge nicht nur als überaus schuß- und trefstark, sondern auch in einem von ihnen für unglaublich gehaltenen Maße weitgehend unempfindlich gegen Beschußwirkung. Daß die deutschen Flugzeuge nach Flaktreffern nicht sofort in Brand gerieten und abstürzten, sondern in fast allen Fällen mit gar nicht oder kaum geminderter Steuersicherheit weiterflogen bis zum oft weit entfernten Abflughafen, daß sie in Wirklichkeit also gar keine Schau-





Derartige Schußbeschädigungen können deutschen Flugzeugen, hier einem Sturzkampfflugzeug, nichts anhaben

Zum Bilde links: Durch Unwucht der zerschossenen Luftschraube aus den Trägern gerissener Motor. Der Motor hängt nur noch in den Halteseilen. Das Flugzeug flog mit den beiden anderen Motoren nach Hause

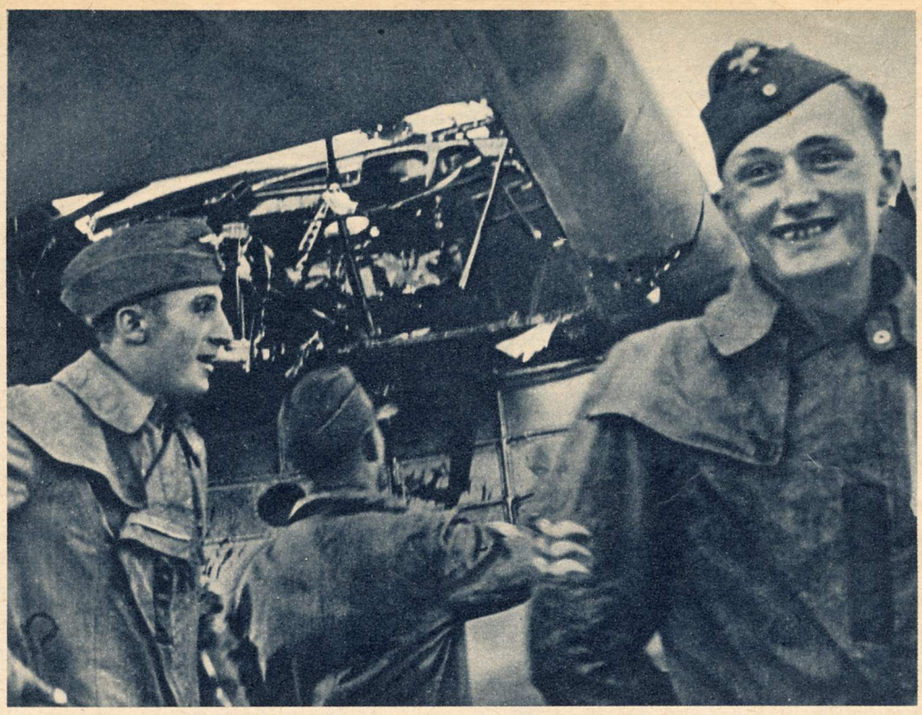
Zum Bilde rechts: Beschädigungen einer Ju 52 durch Baumberührung infolge Nebels. Die Maschine ist im Blindflug weitergeflogen und dann sicher gelandet

Zeuge aus

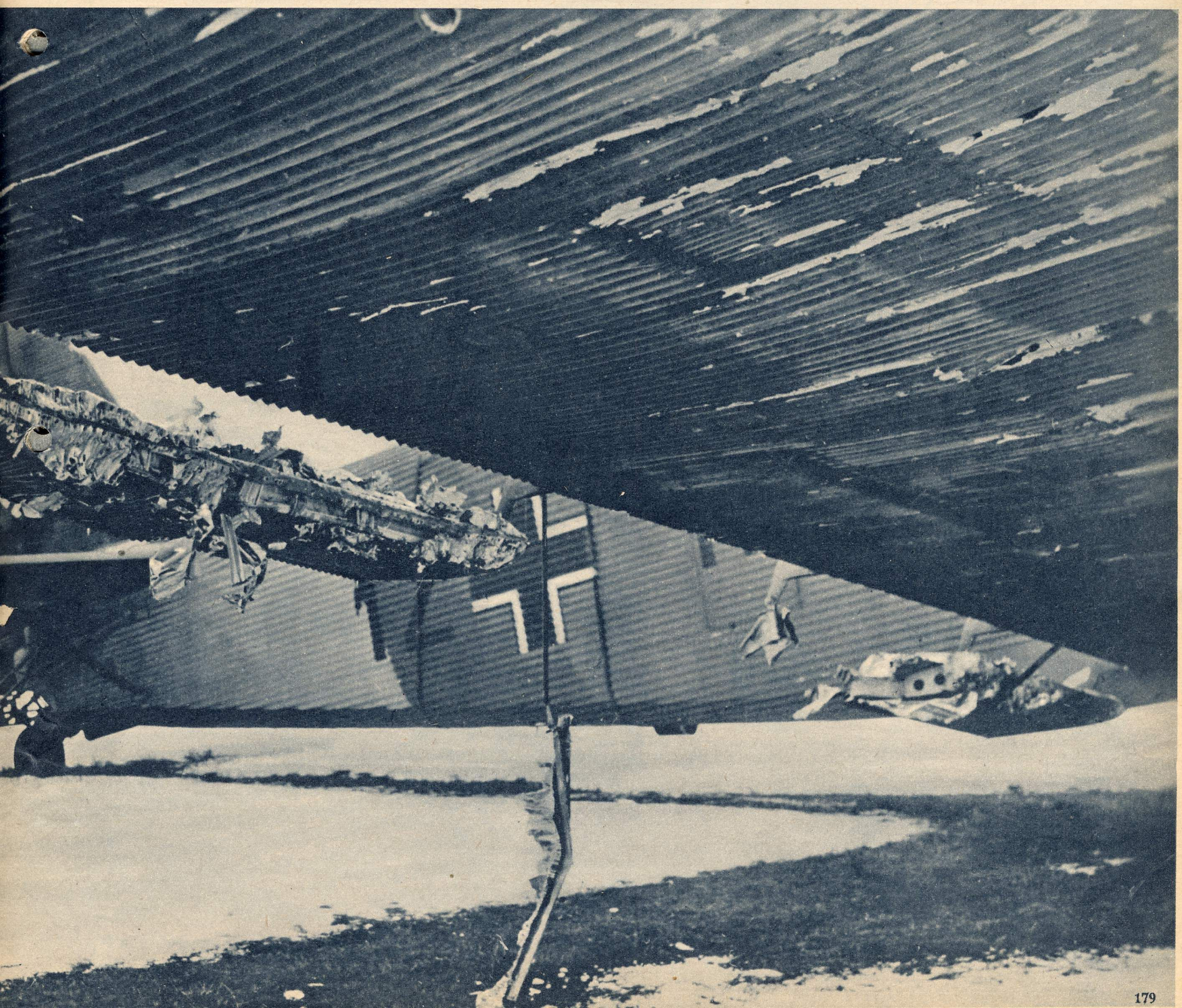
Müllenbach

stücke aus Ersatzstoff waren, das hat die Polen nicht nur in grenzenloses Erstaunen versetzt, sondern ihnen auch einen panischen Schrecken eingejagt.

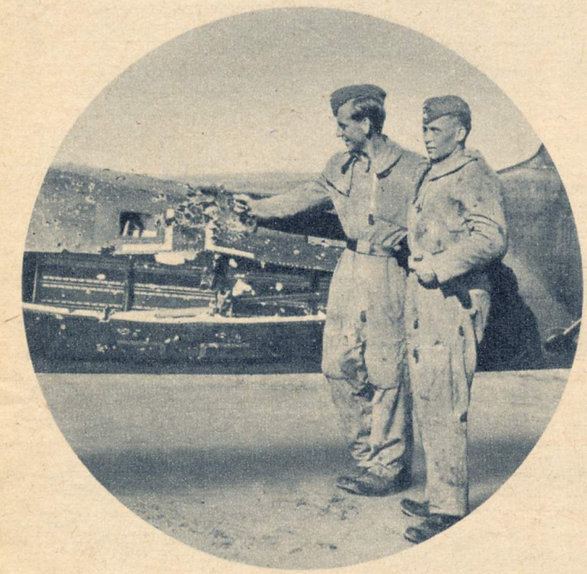
Bei einer Ju 87, dem in Polen so bewährten Sturzkampfflugzeug, war in einem Falle eine Landeklappe fast gänzlich abgerissen, in einer zweiten hatte eine 4-cm-Flakgranate eine Tragfläche durchschlagen und in die Unterhaut ein Loch von etwa 20 cm Durchmesser gerissen, ein weiterer Schuß riß die Seitenflosse ab. Selbst mit diesen beim Angriff erlittenen schweren Verletzungen konnten die Flugzeuge in ihre Häfen zurückkehren. Ein anderes Flugzeug dieses Musters, das beim Angriff auf die Westerplatte eingesetzt war, kam durch zu spätes Abfangen dem Wasser zu nahe und verlor dabei das ganze Fahrgestell. Außerdem wurde die Luftschraube durch die Wasserberührung leicht verbogen. Trotzdem flog die Maschine im Verband noch eine weite Strecke bis zum Heimathafen, wo sie ohne Fahrgestell — ähnlich wie ein Segelflugzeug — ohne jede weitere Beschädigung auf dem Bauch landete. Eine weitere Ju 87 verlor durch



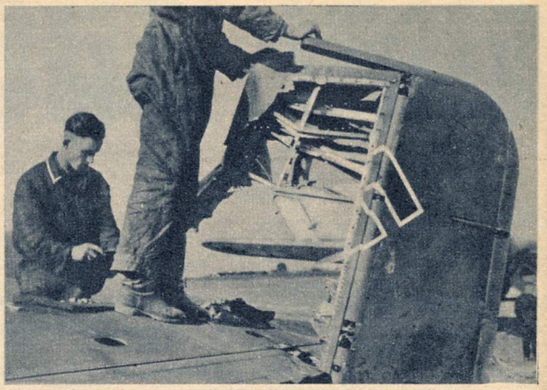
Beschädigte Tragfläche eines deutschen Aufklärers. Das Flugzeug ist mit nur geringer Beeinträchtigung seiner Flugfähigkeit weitergeflogen



Bei einem Angriff auf die Westerplatte kam eines der eingesetzten Sturzkampfflugzeuge beim Abfangen dem Wasser zu nahe. Dabei verlor es das gesamte Fahrwerk; außerdem wurde die Luftschraube leicht verbogen. Das Flugzeug flog damit im Verband zu dem noch über 120 km entfernten Heimathafen zurück und landete glatt auf der Rumpfunterseite



Zerschossener Rumpf eines Sturzkampfflugzeugs. Die Flug- und Steuersicherheit der Maschine wurde dadurch fast gar nicht beeinträchtigt



Durch Flakbeschuß zertrümmerte Kielflosse eines Sturzkampfflugzeugs. Die Maschine ist damit noch über 100 km geflogen und im Heimathafen glatt gelandet

Aufnahmen JFM (18)

Flakbeschuß fast das gesamte Seitenleitwerk. Die Maschine flog weiter bis zu ihrem 120 km entfernten Flugplatz, wo sie glatt und sicher landete.

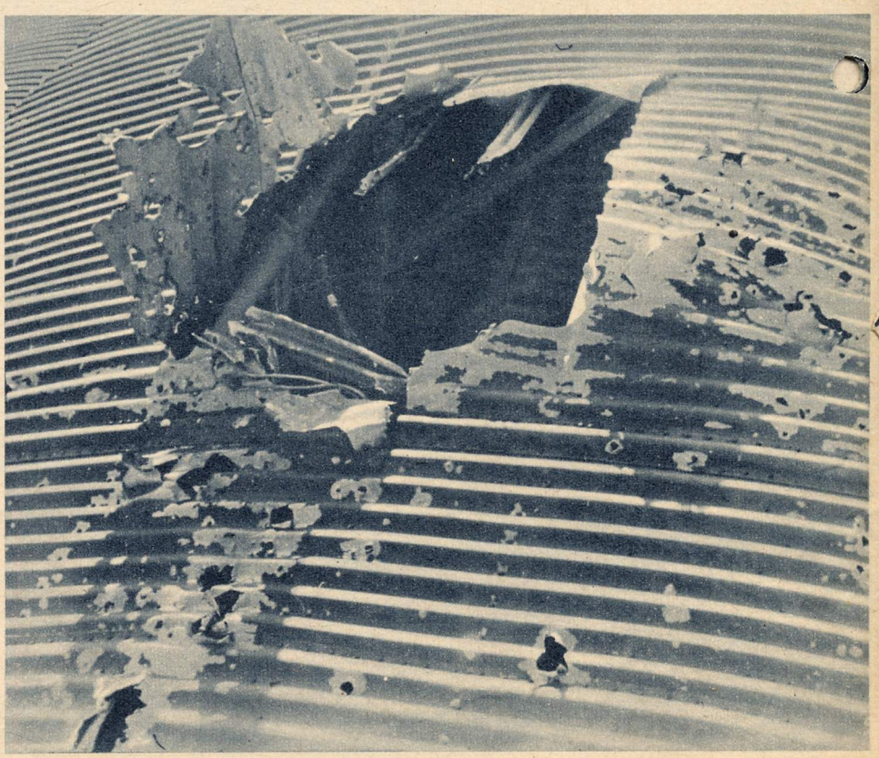
Die durch Infanteriegeschosse vom Boden aus erzielten Treffer in deutschen Flugzeugen erwiesen sich fast ausschließlich als glatte Durchschüsse ohne weitere Folgen. Ihre Behebung bereitet keine besonderen Schwierigkeiten. Auch durchschossene Luftschrauben konnten ohne weiteres weiterbenutzt werden.

Daß sich neben den ausgesprochenen Kriegsflugzeugen auch die Ju 52, die im polnischen Feldzug hauptsächlich als Transport- und Nachschubflugzeug eingesetzt war, ebenso eindrucksvoll bewährte, ist ein hervorragendes Zeichen für die Gü[illegible] und Zuverlässigkeit dieses vielseitigsten Flugzeugs der We[illegible]

In Erfüllung ihrer Aufgaben hatten die Ju-52-Flugzeuge wiederholt bis zu weit vorgeschobenen deutschen Formationen zu fliegen und waren dementsprechend starker feindlicher Bodenabwehr ausgesetzt. Trotzdem ist kein einziges der eingesetzten Flugzeuge durch Abschuß verlorengegangen, vielmehr konnten sämtliche durch Feindbeschuß beschädigten Flugzeuge dieses Musters in normalem Fluge ihre Heimathäfen wieder erreichen. Durchschüsse durch Rumpf, Tragfläche, Steuerwerk, Motor, Luftschraube usw. vermochten nicht die Flug- und Steuerfähigkeit dieses robusten Flugzeugs zu beeinträchtigen.

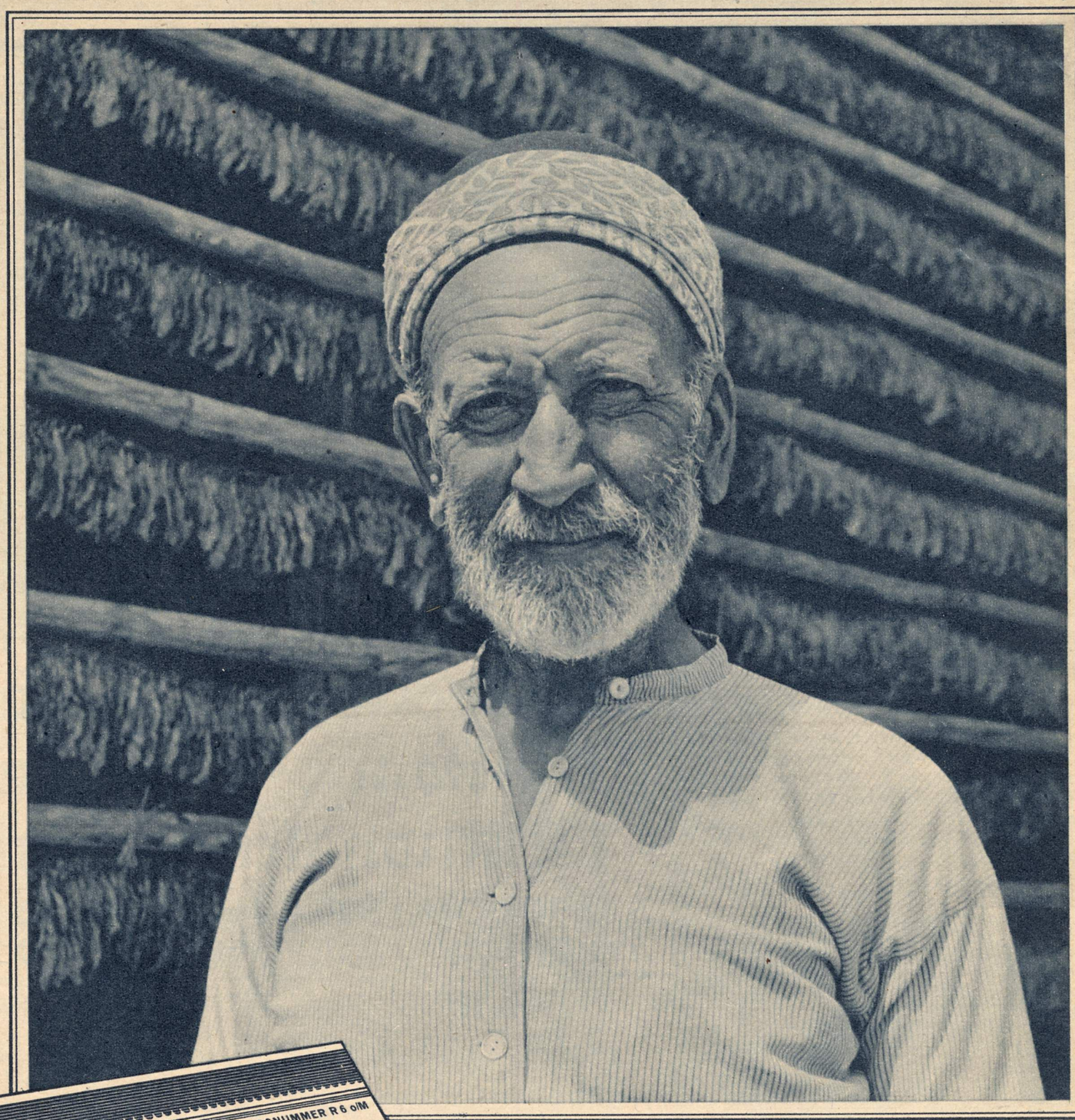
Eines der eingesetzten Ju-52-Flugzeuge erhielt auf einem Frontflug eine große Zahl Gewehrgeschosse und einen Flakgranatenvolltreffer; außerdem wurde der Flugzeugführer schwer verwundet. Trotzdem erreichte auch dieses Flugzeug planmäßig seinen Ausgangshafen.

FORTSETZUNG AUF SEITE 191

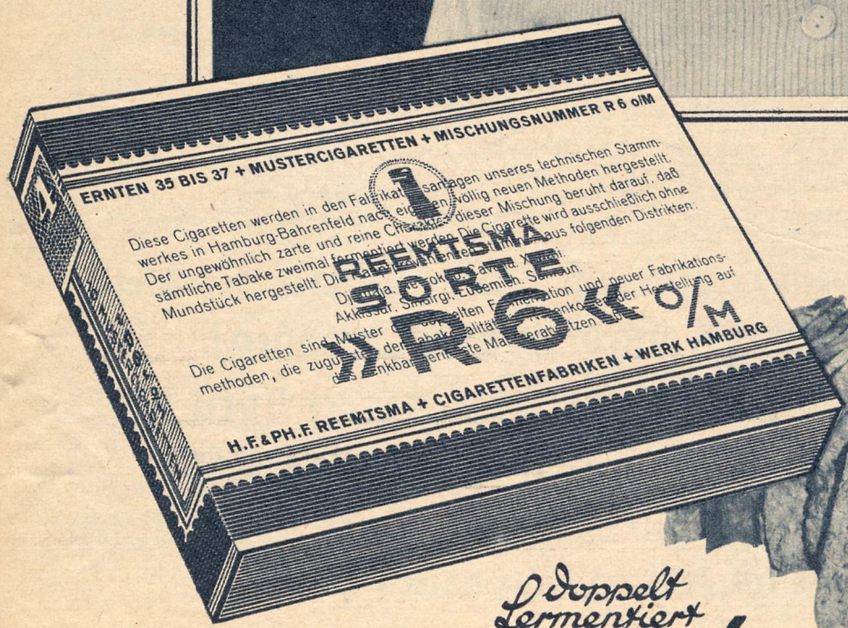


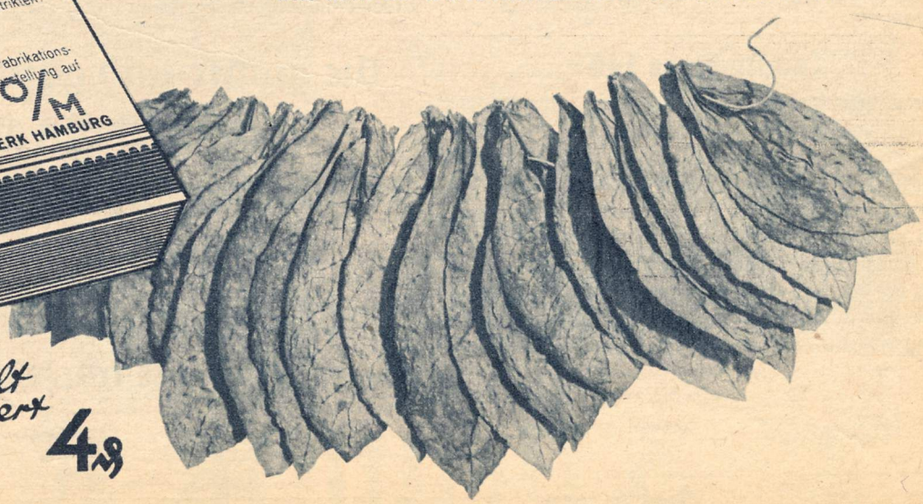
Auch dieser Volltreffer einer Flakgranate in der Tragfläche einer Ju 52 konnte die Sicherheit des Flugzeugs nicht gefährden

Tabakkultur



Der über achtzigjährige Vorsteher des Tabakdorfes Kiredjiler, aus dem die wertvollen Xanthi-Yakka stammen.



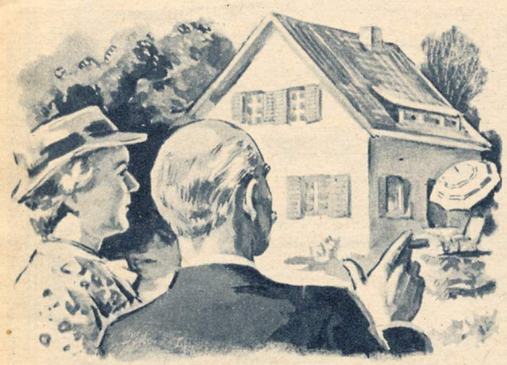


doppelt fermentiert

4/9

Lose muß man festhalten!

Ja — besonders dann, wenn es sich um die größte und günstigste Klassenlotterie der Welt handelt! Denn auch während des Krieges wird die Deutsche Reichslotterie jetzt wieder über 100 Millionen Mark ausspielen. Und wenn Lose erzählen könnten, dann wüßten sie davon zu berichten, wie oft es schon bei Spielern, die vorzeitig die Geduld verloren, Ärger und Selbstanklagen gegeben hat, weil der große Treffer gerade dann kam, wenn sie das Los eben aufgegeben hatten. Wir haben einmal die Schicksale einiger Lotterielose festgehalten und lassen diese Glücksbringer hier selbst zu Worte kommen. Machen Sie sich diese Erfahrungen zunutze — gehen Sie noch heute zu Ihrer Staatlichen Lotterieeinnahme und erneuern Sie Ihr Los oder sichern Sie sich ein neues Los. Am 26. April 1940 beginnt die Ziehung der neuen Lotterie.



Los Nummer 380864

„Am letzten Tag vor der Ziehung des Großen Loses wurde ich von einem wackeren Handwerksmeister gegen einen Einsatzgewinn eingetauscht. Am nächsten Morgen brachte ich meinem treuen Spieler bare 50000.— RM ins Haus. Nie werde ich all die strahlenden Augen vergessen, mit denen man mich damals betrachtet hat! Durch mich wurde ein Wunschtraum Wirklichkeit: Das eigene Heim auf eigenem Grund und Boden!"

Los Nummer 162092

„Ich habe schon einmal in Kriegszeiten das Große Los gebracht! Mein Besitzer hat mich damals wohl vergessen. Aber seine Frau hat mich durch die Jahre hindurchgehalten, trotz der immer härteren Zeit. Am Ende habe ich ihr mit dem Großen Los gedankt und so den Wiederaufbau des Geschäftes und das Studium für die beiden Söhne gesichert. Heute bin ich in der zweiten Generation beim Jüngsten, einem Arzt. Faul gewesen bin ich auch nicht dies letzte Jahrzehnt hindurch. Aber auch diesmal ist mein Ehrgeiz: Das Große Los in harter Zeit! Da freut es doppelt!"

Größte Gewinne:

im günstigsten Falle (§ 2. III der amtlichen Spielbedingungen)

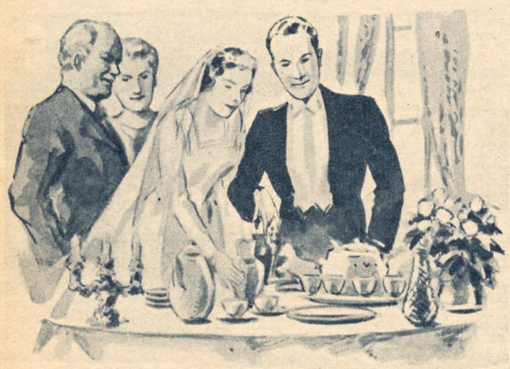
3 Millionen Reichsmark
auf ein dreifaches Los

2 Millionen Reichsmark
auf ein Doppellos

1 Million Reichsmark
auf ein ganzes Los

3 zu 500000 RM | **3 zu 200000 RM**
3 zu 300000 RM | **6 zu 100000 RM**

480000 Gewinne! Alle Gewinne sind einkommensteuerfrei. Lose und amtlichen Gewinnplan bei jeder Staatlichen Lotterieeinnahme.



Los Nummer 1468

„Wenn mein Vorbesitzer wüßte, was ihm entgangen ist! Viermal hat er es mit mir versucht und schon beim viertenmal nicht recht gewollt, obwohl ich mir alle Mühe gegeben habe. Als ob es so leicht für uns sei, jedes Mal goldene Berge zu bringen. Und dann hat er mich einfach verfallen lassen; das war falsch! Dann hat sich die blonde Erika meiner erbarmt und — schwups! — was der Karl für Augen gemacht hat, als er auf Urlaub kam: Die Wohnung fertig, die Aussteuer da und ein tüchtiger Spar- und Notgroschen obendrein!"

„Warum ich gerade heute Lotterie spiele?"

„Jawohl, ich spiele schon lange Lotterie — und heute erst recht! Gewiß, man weiß nicht genau, wann man gewinnen wird. Aber die Chancen sind in der Deutschen Reichslotterie so gut, daß es mehr als ein Wunschtraum ist, wenn ich mir ausmale, wie es sein wird, wenn mein Mann zurückkommt und ich ihm sagen kann: Jetzt liegt das Kapital bereit für alle unsere Pläne! So freue ich mich immer darauf, was alles aus den 3.— RM werden kann, die ich in jeder Klasse für mein Los ausgebe. Oder glauben Sie, ich möchte mich grün und blau ärgern, wenn ich mein Los aufgebe und dann zusehen muß, wenn jemand anders damit gewinnt?"

Die größte und günstigste Klassenlotterie der Welt - auch Ihnen wird sie Glück bringen!

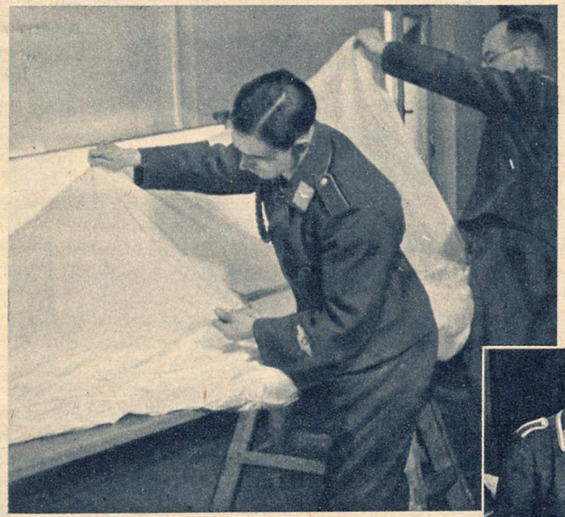
Ziehungsbeginn der neuen Lotterie: 26. April 1940.

⅛ Los nur 3.- RM ¼ Los nur 6.- RM je Klasse.

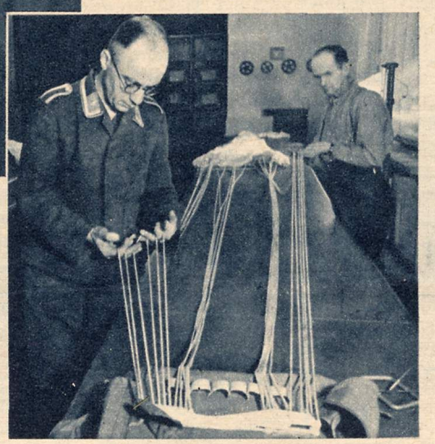
Vergessen Sie nicht, Ihr Los zu erneuern oder kaufen Sie noch heute ein neues Los!

3. Deutsche Reichslotterie

Ein Fallschirm wird verpackt

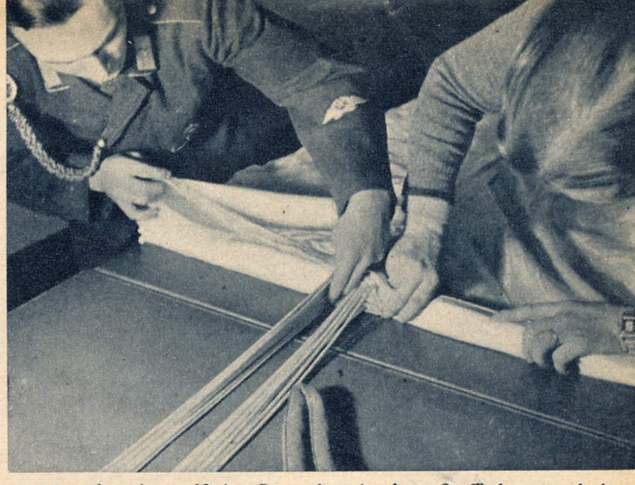


Vom zuverlässigen Arbeiten des Fallschirms, dieses Rettungsrings der Luft, hängt das Leben des Fliegers ab, der gezwungen ist, sein Flugzeug zu verlassen. Die sachgemäße Verpackung des Fallschirms ist eine Wissenschaft für sich geworden. Jede Falte und jede Leine muß genau liegen, um ein Versagen bei Öffnung des Fallschirms zu vermeiden.

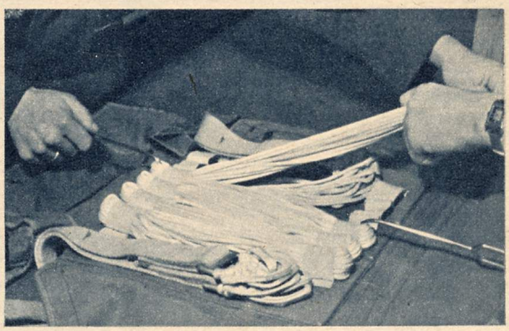


Hier wird der geöffnete Schirm an der Durchleuchtungsrampe auf etwaige Fehler untersucht

Zum Bilde rechts: Die Fangleinen, die einzige Verbindung zwischen Fallschirm und Flieger, werden vor dem Einbringen in den Fallschirmsack aufs sorgfältigste gelegt Aufn. Presse-Bild-Zentrale (8)

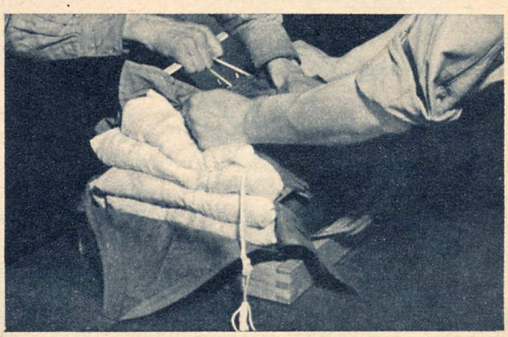


Von der einwandfreien Lage der einzelnen Stoffbahnen und dem Ordnen der Basiskappe können Sicherheit und Leben unserer Flieger abhängen

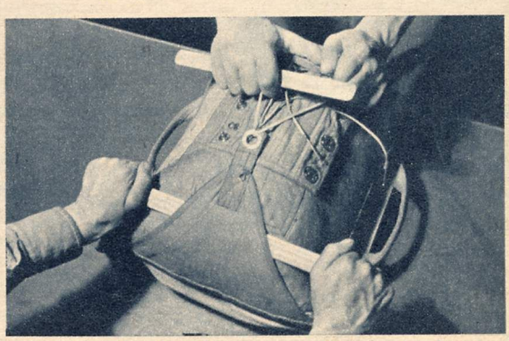


Jetzt werden die Fangleinen in den Fallschirmsack eingezogen

Mittels einer besonderen Hilfsvorrichtung legen die Männer die letzten Falten der luftigen Seide in den Sack



Der Fallschirm ist jetzt vollständig verpackt. Die Seitenklappen des Fallschirmsackes werden angezogen



Nachdem der Fallschirmsack verschlossen ist, bügeln die Männer mit Holzstäben die letzten Fältchen heraus

Zum Bilde links: Und dann ist das Rettungsgerät der Luft einsatzbereit. Ein Flugzeugführer „verpaßt“ sich den neuen Schirm

Alles festhalten

mit der

Leica

ERNST LEITZ · WETZLAR

RUHMESHALLE

unserer alten Armee

herausgegeben auf Grund amtlichen Materials mit Unterstützung des Reichsarchivs in Potsdam und des bayerischen Kriegsarchivs in München

von

Oberarchivrat Oberstleutnant Dr. Hermann Cron, Dr. Martin Lezius, Major E. O. Volkmann u. a.

¼ der Originalgröße
Gebirgsscharfschützen
Bildband auf bestem, schneeweißem Kunstdruckpapier

Eine stolze Geschichte unserer Armeen vom Dreißigjährigen bis zum Weltkrieg. Im Textband u. a. die Entwicklung des Heeres und packende Schilderungen von Kämpfen des Weltkrieges. Im Bildband etwa 1050 Photos, aufgenommen von Kriegsteilnehmern an allen Fronten des Weltkrieges von Helsingfors bis zum Sinai. Große Panorama-Photos, auch von der Hochgebirgsfront, machen das Werk zu einem grandiosen Dokument und unvergleichlichen Besitz für jeden alten und jungen Soldaten

Inhalt:

BAND I. Entwicklung der Heere vom Dreißigjährigen Kriege bis zum Weltkrieg. – Schilderungen von Kämpfen von verschiedenen Fronten des Weltkrieges. – Die deutschen Regimenter vor dem Weltkrieg. Schlachten und Gefechte 1813–1918. – Die deutschen Regimenter im Weltkrieg. Kriegsgliederung und Gefechtskalender sämtlicher Divisionen. – Truppenregister

BAND II. **Die Fronten des Weltkrieges in 1050 Bildern.** Tannenberg. Helsingfors. Polen. Rumänien. Karpathen. Kaukasus. Die serbisch-mazedonische Front. Italienfront. Der Orient, Flandern, Arras, Somme, St. Quentin. Die Aisne - Champagne - Front. Der Kampfraum Verdun. Vogesenkrieg.

Neu! 2 Bände Großformat echt Leinen **statt Rm. 58.– nur Rm. 42.50**

Der Unterzeichnete bestellt hiermit bei der **BESTELLSCHEIN**

Buchhandlung A. Wollbrück & Co., Berlin N 4, Oranienburger Str. 59

1 Ruhmeshalle unserer alten Armee, 2 Bände, Ganzleinen Rm. 42.50 gegen Einsendung des Betrages — Nachnahme — gegen Monatsraten von mindestens Rm. 5.—; Spesen nur bei Teilzahlung. Erfüllungsort ist Berlin

Ort und Datum: ..... Name und Stand: .....

Die dritte

Kapitän Guitrys letzter

Seit vielen Stunden sah Hans Dieler, der Erste Flugzeugführer an Bord eines Flugbootes, um sich nichts als die Weite des unendlichen Meeres, die blaugrüne Wasserfläche des Südatlantischen Ozeans, und darüber die hochgewölbte Kuppel des Himmels, dessen azurne Klarheit nur ein paar von NO heraufziehende, tiefer hängende Wolken trübten. Mit seinem Kameraden Ludwig Englert, dem Zweiten Flugzeugführer, hatte Dieler abwechselnd hinter dem Steuerknüppel ihres Flugboots gesessen. Gerade eben hatte Englert links den Führersitz eingenommen. Dieler, die Streckenkarte auf dem Knie, saß jetzt auf dem rechten Platz vorn im Führerstand.

Die Hitze war unerträglich geworden, obwohl sich die fünfte Nachmittagsstunde dieses Septembertages bereits näherte. Der Schweiß perlte den Männern von der Stirn. Auch die Vorziehgardinen an der gläsernen Kanzel hatten die glühende Gewalt der Sonnenstrahlen nicht abschirmen können. Der Funker Werner Scheller, der unmittelbar hinter Dieler an seinem Gerät hockte, fächelte sich mit seiner Kursausrechnungstabelle Kühlung zu. Am schlimmsten aber war der Bordmechaniker Walter Gruschmann dran. Er saß hinten im Schwanz der Maschine, dort, wo die Postsäcke aufgestapelt waren — mit Briefen nach Rio, Montevideo, Buenos Aires und vielen anderen Orten des südamerikanischen Kontinents bis weit hinauf nach Chile, Peru und Ecuador.

Immer wieder heftete sich der Blick der beiden Männer im Führerstand auf den Bug des Flugbootes, der, ungefähr sechs Armlängen von ihnen entfernt, fast unmerklich vor der in der Ferne sich verlierenden Linie des Horizonts auf und nieder schwankte. Englert hielt scharf Kurs. Leicht vibrierte der Rumpf des Flugboots von der kreisenden Kraft der beiden Motoren in der Gondel zu ihren Häupten inmitten der weitausladenden Tragfläche. Mit 1300 Pferdestärken ging es der brasilianischen Küste entgegen.

In aller Frühe war das Flugboot heute von dem Flugsicherungsschiff „Ostmark" der Deutschen Lufthansa an der Küste Afrikas in der Mündung des Gambia vor Bathurst abgeschleudert worden. Diese Starttechnik, die selbst den Fachleuten aller Länder lange Zeit als ein tollkühnes Experiment erschienen war, bedeutete den deutschen Fliegern nichts Besonderes mehr. Am Anfang war ihnen bei dem blitzschnellen Abstoß allerdings etwas mulmig zumute gewesen. Es war ja auch ungewöhnlich, sich mit einem zehn Tonnen schweren Flugboot mir nichts, dir nichts wie eine Kanonenkugel in die Luft schießen zu lassen. Am Ende der nur 30 m langen Gleitbahn, innerhalb einer Sekunde, wenn das Flugzeug frei im Raum zu schweben begann und sich nunmehr auf die Kraft der beiden Propeller verließ, hatten sie bereits eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km in der Stunde. Wohl preßten sie noch immer bei jedem Katapultstart im Augenblick des Abschusses den Kopf fest an die Wand hinter ihren Sitzen, mit verhaltenem Atem, aber das geschah mit einer instinktiven Selbstverständlichkeit, die ihnen in Fleisch und Blut übergegangen war. So war das auch heute morgen wieder gewesen. Die „Ostmark" hatte sich mit ihrer am Heck befindlichen Schleuderbahn gegen den Wind gedreht, denn für einen einwandfreien Start des Flugbootes muß das Schiff möglichst genau waagerecht liegen. Dieler hatte dem Katapultführer an Bord der „Ostmark" das Lichtzeichen zum Abschuß gegeben. Beide Motoren liefen auf Vollgas. Im Führersitz des Flugzeugs blinkte das Zeichen „Verstanden" auf, aus dem Katapultzylinder entwich zischend die Preßluft, das Flugzeug raste über die kurze Schleuderbahn, der Schlitten, mit dem es noch durch einen Keil befestigt war, bremste plötzlich — und das Flugboot brauste mit eigener Kraft davon.

Seitdem die vier Männer an Bord des Südatlantik-Postflugzeugs frühmorgens um vier Uhr die Kameraden von der „Ostmark" verlassen hatten, waren ihnen nur zwei Dampfer begegnet, ein Italiener und ein Brite, mit denen sie kurz den üblichen Funkspruch gewechselt hatten. Sonst hatten sie nichts als Wasser und Himmel gesehen.

Die Vier gehörten zu dem alten Stamm der Luftverkehrspioniere, die den Flugweg über den Südatlantik zwischen Afrika und Brasilien erschlossen hatten. In einem Zeitungsartikel hatte man erst kürzlich von ihnen als den „Veteranen der Atlantikfliegerei" gesprochen. Der kleine dicke Gruschmann war damals, wild mit einem solchen Zeitungsblatt umherfuchtelnd, zu Dieler gestürzt gekommen, voller Empörung über den Ausdruck „Veteran", wobei er im Eifer des Gefechts ganz übersehen hatte, daß er mit seinen zweiundvierzig Jahren noch mehr als zehn Jahre älter war als seine Kameraden. Dieler war dreißig geworden. Er war auf Rügen zu Hause, wo seine Eltern in Göhren ein kleines Hotel besaßen, in dem die Kameraden schon gemeinsam manche fröhliche Stunde verlebt hatten. Sein Großvater fuhr noch tagtäglich zum Fischen hinaus auf die Ostsee. Dielers blauen Augen, seinem fast strohblonden Haar und der wettergebräunten Haut konnte man diese Abstammung ohne weiteres glauben. Seine Liebe zur See war es auch gewesen, die ihn gerade zur Atlantikfliegerei getrieben hatte. Dort wurden ganze Kerle verlangt, die ebenso tüchtige Flieger wie Seeleute sein mußten. Englert, der Zweite Flugzeugführer war zwei Jahre älter, Sohn einer Bremer Kaufmannsfamilie.

Er wolle für die „Pfeffersäcke" wohl Post durch die Luft befördern und sie notfalls auch selber sicher über Land und Meer schaukeln, aber sein eigenes kaufmännisches Genie schätze er gleich Null ein, hatte er eines Tages dem Herrn Papa erklärt, der seinen langen schlaksigen Sohn gern als Nachfolger der Firma Englert & Tewes, Im- und Export gesehen hätte. Nun beförderte er tatsächlich mit der Luftpost nach Südamerika manchen Brief vom heimatlichen Bremen.

Werner Scheller war der jüngste unter den Kameraden. Mit seinen siebenundzwanzig Jahren galt er in der Funktechnik bereits als einer der besten Sachverständigen. Von den Siemens-Werken, in denen er sich zu einer verantwortungsvollen Stellung emporgearbeitet hatte, war er erst vor einigen Jahren zu der Fliegerei gekommen.

Die Vier hatten das Glück, schon seit langem eine Besatzung zu bilden, eine regelrechte Fliegerfamilie, die wie Pech und Schwefel aneinanderhing. In Wind und Wetter, bei Tag und Nacht hatten sie auf ihren Flügen über den Südatlantik ihre Pflicht getan. Der Sprung über den „Bach" war für sie heute nicht mehr als vorher der gewohnte Streckendienst mit dem tüchtigen Dornier-Wal zwischen Stettin und Oslo.

Über diese letzten Jahre ihrer gemeinsamen Arbeit sann Flugzeugführer Dieler nach, während das Flugboot weiter über das Weltmeer dahinbrauste. Diese Flüge über den Atlantik sind eigentlich sogar eintöniger als der Dienst in Europa, dachte Dieler und

Begegnung

Luftkampf / Von Georg Böse

reichte Englert die Thermosflasche mit kaltem Tee hinüber, aus der dieser einen kräftigen Schluck nahm. Eintöniger schon, fuhr Dieler in seinem Sinnen fort, aber in einer unerklärlichen Weise auch wieder fesselnd, so daß man von dieser Atlantikfliegerei so leicht nicht wieder wegkommt. Ewig dieses monotone Dröhnen der Motoren in den Ohren, ewig dieser Blick auf die weite Wasserfläche, das schläfert ein. Da muß man sich schon ordentlich zusammenreißen, um jeden Augenblick auf dem Posten zu sein. Und was hatten sie sich als Schuljungen nicht alles an Abenteuern und überwältigenden Erlebnissen von der Fliegerei erhofft!

Hand aufs Herz, dummer Kerl! War da in den letzten Jahren nicht manche aufregende Sache passiert? Denke doch zum Beispiel an die Geschichte im vorigen Jahr an der brasilianischen Küste, wo euch im Nebel glatt der eine Schwimmer von einem nur wenig aus dem Wasser ragenden Felsen wegrasiert worden war! So gab es noch mehrere andere Zwischenfälle, die um ein Haar fast schief gegangen wären. Glück muß der Mensch eben haben — und der Flieger dreimal so viel. Nun war es seit langem immer das gleiche: Schleuderstart von der „Ostmark", Flug über den Bach und Landung drüben bei Natal und umgekehrt, dazwischen viele Stunden mit Propellergedröhn, Himmel und Wasser — dazu in regelmäßigen Abständen Funksprüche, zuerst mit den Stationen an der afrikanischen Küste, dann mit den ihren Kurs kreuzenden Schiffen und schließlich mit den brasilianischen Stationen.

Das war heute ihr fünfzigster Flug über den Südatlantik. In Natal wollten sie das Jubiläum mit ein paar ordentlichen Whiskys begießen. Das würde nach der gottsjämmerlichen Hitze heute gut tun.

„Hätte eigentlich mal was Nettes passieren können!" sagte Scheller, sich nach vorn zu Dieler beugend, „wozu fliegen wir denn Jubiläum?", dann verstummte er, nahm eilig einen neuen Funkspruch auf und reichte den Zettel dem ersten Flugzeugführer. Der nickte nur, betrachtete einen Augenblick prüfend das Instrumentenbrett und rief Englert zu: „Kurs in Ordnung, genau 242° 27'. Wenn wir so weiter machen, kommt in einer Stunde der ‚Finger'!"

„Finger Gottes" wird wegen seiner eigentümlichen Gestalt ein Felsen der einsamen Insel Fernando Noronha im Volksmunde genannt, der von weitem tatsächlich an einen aus dem Meer herausgestreckten Finger erinnert. Den Fliegern war diese Insel 360 km nordöstlich vom Kap São Roque, auf der eine brasilianische Sträflingskolonie angesiedelt war, zu einem vertrauten Wegzeichen geworden. Fernando Noronha bedeutet: Bald sind wir am Ziel!

„Laß dir von Pernambuco nochmal genauen Kurs geben", wendete sich Dieler zu Scheller zurück, der sofort den Kopfhörer umlegte und in den Äther hinausfunkte.

Seltsam, wie angestrengt der Kerl da mit einemmal in seinen Kasten hineinhorcht, dachte Dieler. In derselben Sekunde wurde das Flugboot durch einen jäh aufkommenden Windstoß aus der Bahn gerissen, von Englert aber mit fester Hand sogleich wieder auf Kurs gebracht. Scheller lauschte noch immer angestrengt. Offensichtlich empfing er eine wichtige Nachricht. In angespanntester Haltung saß er vornübergeneigt auf seinem Sitz, mit beiden Händen die Hörmuscheln an den Kopf pressend und jede Miene des Gesichts aufs äußerste konzentriert.

Was ging da vor sich?

Scheller hatte nach Dielers Weisung Pernambuco angerufen, aber aus irgendeinem Grunde keine Antwort erhalten. Dafür glaubte er deutlich ein SOS zu vernehmen. Vielleicht war es doch ein Irrtum? Nein — jetzt blieb kein Zweifel mehr. SOS! SOS! SOS! hämmerte es durch den Äther. In fiebernder Eile notierte Scheller. Da stand es nun auf dem Formular, das Dieler seinem Funker fast aus den Händen riß, mit großen, wie hingestürzten Buchstaben: — „SOS — Motordefekt — Position 3° 50' Breite 29° 5' — SOS — gehen herunter — SOS — Flugzeug brennt — F-ENYM".

Englert hatte den Funkspruch mitgelesen, und auch Gruschmann, der nach vorn geeilt war, hatte den Notruf von Scheller erfahren. Die ganze Besatzung arbeitete nun fieberhaft wie ein Mann, um der notgelandeten Maschine zu Hilfe zu eilen. Der Geschwindigkeitsanzeiger rückte von 230 auf 240, 245, 250, 255 km. Das Dröhnen der beiden Motoren bekam den Klang, der Gruschmanns geübten Ohren verriet, daß sie hergaben, was aus ihnen herauszuholen war. Scheller ließ den Hörer nicht vom Kopf.

Die F-ENYM? Das war doch die neue französische Bréguet-Maschine, die seit vier Wochen auf der Südatlantikstrecke zwischen Dakar und Natal den Dienst versah! Die Lufthansa und die Air France, die französische Luftverkehrsgesellschaft, hatten vor einigen Jahren wegen des Luftpostverkehrs über dem Südatlantik ein Abkommen getroffen, nach dem sich beide Gesellschaften in den Flugdienst teilten. Der Verkehr war so aufeinander eingespielt, daß die von Afrika kommende deutsche Maschine dem von Südamerika zurückkehrenden französischen Flugzeug begegnete und umgekehrt. Jedenfalls mußte das so klappen, wenn beide Maschinen flugplanmäßig auf den Weg gingen.

Auf die F-ENYM hatten die Franzosen große Hoffnungen gesetzt; sie war ein verhältnismäßig schnelles Flugzeug mit vier Motoren. Bei den ersten Flügen sollte sie sich gut bewährt haben, wie die Deutschen auf der „Ostmark" erfahren hatten. Das war also die F-ENYM, die vor wenigen Minuten ihr SOS in den Äther gefunkt hatte.

5 Uhr 4 Minuten. Unwillig stellten die Männer an Bord des Flugboots fest, daß sich das Wetter seit jenem Windstoß von vorhin schnell verschlechtert hatte. Von NO zog es in dicken schwarzen Wolken herauf. Das Meer, das eben noch in schönstem Blaugrün gestrahlt hatte, war inzwischen stahlgrau geworden. Die Oberfläche kräuselte sich.

Unbeweglich saß Scheller vor dem Funkgerät und peilte immer wieder die Unfallstelle an. Zum dritten Male hatte er den immer dringlicher werdenden SOS-Ruf des Franzosen aufgefangen, der inzwischen auf die See niedergegangen sein mußte. Jetzt kam alles darauf an, die viermotorige Bréguet auf der bewegten Wasseroberfläche zu finden, über der das Flugboot nun in einer Höhe von nur 20 Meter hinwegglitt. In heftigen Stößen rollte die See unter ihnen. Weiße Schaumkronen begannen sich abzuheben.

Die Aufnahmen entstanden während der Kampfhandlungen. Echt und schlicht sind die Bilder, ernst und hart wie der Krieg selbst. Als Beitrag für die Geschichte des großdeutschen Freiheitskampfes soll dieser Film lebenden und kommenden Geschlechtern ein Dokument sein

Der Film enthält Aufnahmen der Filmtrupps der Luftwaffe

Regie: Hans Bertram

Musik: Norbert Schultze
Schnitt: Carl Otto Bartning
Herstellungsleitung: Wilhelm Stoeppler

Im Auftrage des Reichsluftfahrt-Ministeriums betreut von der Tobis Filmkunst G. m. b. H.

Zur Zeit in den führenden Lichtspielhäusern des Reiches

TOBIS

Noch immer keine Spur von dem Franzosen. Die vier Männer starrten angestrengt nach allen Seiten in die Weite.

Da — Scheller packte Dieler am linken Oberarm. Stieg da hinten nicht eine schwarze Rauchfahne empor, vom Wind nach SW abgetrieben? Mit dem Fernrohr konnten sie nun deutlich erkennen: es war die Bréguet, die hilflos auf dem Wasser trieb, ein brennendes Wrack. Es war genau 5 Uhr 14 Minuten.

Höhensteuer! — das Dornier-Flugboot glitt tiefer hinunter, der Wasserfläche entgegen, deren Wellenkämme mit der aufspritzenden Gischt zu den Fliegern heraufzüngelten. Jetzt waren sie 7 bis 8 Meter über der See, nur noch 5 Meter. Bei der kreuzlaufenden Dünung war das Aufsetzen ein gewagtes Unternehmen, aber ruhig hielt Englert den Steuerknüppel. Ein heftiger Ruck, mehrfaches Stampfen kurz hintereinander — klatschende Wellen gegen den Bug — und das deutsche Flugboot lag zwanzig Meter von der in Rauch gehüllten Bréguet.

Nur nicht zu nahe an das Wrack herankommen! Es trieb schon bedrohlich auf sie zu! Eine gefährliche Situation. Während Scheller und Gruschmann das an Bord befindliche Gummiboot in aller Eile klarmachten, sah Dieler, wie aus der Führerkabine der Bréguet ein Mann herauswinkte. Oder hing er hilflos in der Fensteröffnung? Unfähig, aus eigener Kraft herauszuklettern? Deutlich war das wegen des Rauchs nicht zu unterscheiden. Instinktiv begriff Dieler, daß es hier auf jede Sekunde ankam. Hier gibt es Haie, zuckte es ihm durch den Kopf, nur einen flüchtigen Augenblick, dann scheuchte er den Gedanken fort! Eine Rettung mit dem Gummiboot würde hier viel zu spät kommen.

Immer größer wurde die Gefahr für das Flugboot, mit dem hin- und herschlingernden Wrack zusammenzustoßen und leck zu werden. Außerdem tauchten die Tragflächen des Dornier-Flugbootes schon verschiedentlich bedenklich in das Wasser.

Mit einem Ruck riß Dieler die Scheibe an seiner Seite zurück und war mit einem Satz im Wasser. Es klatschte auf. Dieler war ein guter Schwimmer. Die Kameraden, denen das Geschehene völlig überraschend gekommen war, sahen zu ihrer Freude, daß Dieler trotz der starken Dünung in einigen großen Zügen zu der Bréguet vorstieß und sich an der Vorderkante des linken Flügels, der bereits tief in das Wasser hineinragte, emporzog und dann, von Qualm und Rauch umgeben, zu dem französischen Flieger kroch. Noch war kein Hai zu erblicken. Erleichtert atmeten die Kameraden auf.

Es war höchste Zeit. Als Dieler sich mit einer akrobatischen Geschicklichkeit zu der Führerkabine vorgearbeitet hatte, gab der Flieger in der Fensteröffnung kein Lebenszeichen mehr von sich, wie leblos hing sein Oberkörper nach draußen. Aber mit sicherem Blick erkannte Dieler, daß hier noch Rettung lohnte. Es war eine furchtbare Arbeit, den gottlob kleinen und schmalen Franzosen auf dem hin- und herschlingernden Wrack, das jeden Augenblick auseinanderzubrechen drohte, ins Freie zu zerren. Eine halbe Minute mochte vergangen sein, da war das Werk vollbracht. Dieler zitterte vor Anstrengung an allen Gliedern. Er hatte sogar noch einen flüchtigen Blick in das Innere der Maschine geworfen, ohne aber von den weiteren Besatzungsmitgliedern eine Spur zu finden.

Inzwischen hatten die drei Kameraden sämtliche Schwimmwesten klargemacht. Sie beobachteten jede Bewegung Dielers, der sich gerade den französischen Flieger über den Rücken geladen hatte. Nun ließ er sich mit einem Abstoß samt seiner Last ins Wasser fallen. In diesem Augenblick wurde auch eine Leine geworfen, die Dieler sofort ergriff. Dann wurde er mit einem Geretteten an Bord geholt.

Der kleine Franzose wurde im hinteren Teil des Flugboots bei den Postsäcken so gut wie nur irgend möglich gebettet. Dieler, der von einem vom Flugzeugwrack heruntergefallenen Metallstück eine breite Wunde an der Stirn davongetragen hatte, sah die fragenden Blicke der Kameraden auf sich gerichtet. „Doch! Er lebt noch. Als wir in das Wasser gesprungen waren, schlug er ganz kurz die Augen auf.“ Kaum hatten die Kameraden Zeit, sich den Geretteten zu betrachten. Er hatte Brandwunden an Rücken und Kopf. Das Zeug hing ihm in Fetzen vom Körper. Das Gesicht war bleich und eingefallen wie das eines Toten, und das schwarze Haar klebte in feuchten Strähnen fast bis auf die Nasenwurzel. Gruschmann, der sich etwas auf Kranken- und Wundbehandlung verstand, legte dem Geretteten einen Notverband an. Die andern hatten alle Hände voll zu tun, ihr Flugboot vor einem Zusammenstoß mit dem noch immer schwelenden Wrack zu bewahren. Ein Start war bei der wilden See unmöglich. So legten sie sich einstweilen vor Treibanker in der Hoffnung, daß, durch die SOS-Rufe der Bréguet herbeigeholt, auch noch andere Flugzeuge oder auch Schiffe zur Unfallstelle eilen würden.

Sie hatten sich nicht getäuscht. Nach zehn Minuten tauchte am düsteren Himmel eine Maschine auf und umkreiste das unruhig hin- und herschlingernde Flugboot. Dann flog sie wieder Richtung Küste davon, wahrscheinlich um dem inzwischen ebenfalls ausgelaufenen Flugsicherungsschiff der Air France, einem schnellen Aviso, die Position der Flieger zu funken.

Es war Abend geworden. Träge flossen die Stunden dahin. Diese Schaukelei in der aufgeregten See war kaum mehr erträglich. Das auseinandergeborstene Wrack des Bréguet-Flugzeugs war abgesunken, einen wild kreisenden Strudel hinterlassend. Hart und störrisch klatschten die Wellen an den Bug des Flugboots.

Von Zeit zu Zeit ging Dieler nach hinten zu Gruschmann, der dem Verwundeten nicht von der Seite wich. Die Atemzüge waren jetzt beruhigend regelmäßig. „Der kommt durch!“ flüsterte Dieler. Gruschmann nickte.

Vier Stunden waren seit dem Eintreffen der Deutschen an der Unglücksstelle verstrichen, als endlich der Aviso am Horizont erschien. In der inzwischen hereingebrochenen Dunkelheit brauste er herbei, der weiße Gischt spritzte an beiden Seiten des Bugs hoch auf. Mit weiten Bewegungen schwenkte Scheller eine Lampe hin und her. Von Bord des Aviso antwortete ein Lichtzeichen.

Nun dauerte es nicht mehr lange, und die fünf Insassen des Flugboots wurden von dem Aviso übernommen, der sich auch während des ganzen Verlaufs der Nacht an der Unglücksstätte aufhielt, um das vor Anker treibende deutsche Flugboot im Auge zu behalten. Die Lufthanseaten mußten mit dem Weiterflug warten, bis das Flugsicherungsschiff „Schwabenland“ von der brasilianischen Küste eintraf. Denn ein Start würde bei dem Wetter heller Wahnsinn sein!

Der verletzte Franzose wurde in der Kajüte des 1. Offiziers untergebracht, und auch die Deutschen wurden gastlich aufgenommen. Von den Anstrengungen dieses Tages waren sie so erschöpft, daß sie alle bald fest einschliefen — trotz der noch immer wild bewegten See. Dieler und Englert wachten aus Gewohnheit in ihrer Kajüte am nächsten Morgen schon sehr früh auf. Durch das Bullauge sahen sie gerade die Sonne im Osten mit goldrotem Gleißen aus dem Meer heraustauchen.

„Doch nicht so einfach mit der christlichen Seefahrt“, murmelte Englert schlaftrunken vor sich hin und gähnte herzhaft, bevor er mit einem Satz aus dem Bett sprang. Dieler war bereits beim Anziehen. „Ja, ja“, antwortete er, „so ein Geschunkel würden wir uns da oben nicht gefallen lassen. Wir kneifen dann einfach in eine andere Luftschicht aus. Bin nur gespannt, wann ‚unser Dampfer‘ endlich von Natal eintrifft. Wird Zeit, daß wir mit unserer Kiste wieder in die Luft kommen!“

Noch vor dem Frühstück begaben sich die beiden zur Kajüte des geretteten Franzosen. Noch gestern abend hatten sie von dem Kapitän des Avisos erfahren, daß es sich um Marcel Guitry, einen der tüchtigsten Piloten der französischen Fliegerei, handelte. Guitry hatte vor einem halben Jahr durch einen Ohnehalt-Flug von Lissabon nach Pernambuco von sich reden gemacht und galt nicht nur als besonders tüchtiger Verkehrsflieger, sondern hatte auch mit großem Erfolg an internationalen Luftsportveranstaltungen teilgenommen.

Als Dieler und Englert an die Kajütentür des Franzosen klopften, tönte ihnen von drinnen ein schon recht munter klingendes entrez entgegen. Der schmale, kleine Franzose lag mit einem frischen Verband, der die eine Kopfhälfte und den größten Teil des Oberkörpers bedeckte, etwas aufgerichtet in seinem Bett. Seine Augen waren wieder ganz klar. Er mußte Mitte der Dreißig sein, sah aber viel jünger aus.

Dieler erkundigte sich in französischer Sprache nach dem Befinden Guitrys, der höflich in gebrochenem Deutsch antwortete. Schnell entspann sich zwischen den beiden, während Englert zu den anderen Kameraden ging, ein lebhaftes Gespräch halb deutsch, halb französisch. Der Franzose war von seinem Schlaf sichtlich gestärkt, aber seine Brandwunden machten ihm viel zu schaffen. Das sah man an der Art, wie er bei der geringsten Bewegung die Lippen fest aufeinanderpreßte.

Erst vor kurzem war Guitry von der Air France in den Südatlantikdienst eingestellt worden. Aus seiner Sympathie für die deutsche Fliegerei hatte er schon bei früheren Anlässen kein Hehl gemacht, und auch jetzt tat er das in einer so temperamentvollen Sprache, daß Dieler über diesen Eifer nur mit Mühe ein Lächeln unterdrücken konnte.

„Es ist eine dumme Sache, seinen Mitmenschen so zur Last zu fallen. Aber ich freue mich, daß ich mein Leben einem Deutschen verdanke“, bemerkte Guitry. Dieler wehrte ab: „Von Verdanken kann keine Rede sein. Bei SOS gibt es für jeden Flieger, jeden Seemann kein Besinnen.“

Da starrte der Franzose mit einemmal wie geistesabwesend zur Decke. „Meine Kameraden . . .“ Diese beiden Worte waren von einem unterdrückten Seufzer begleitet. Dieler schwieg. Nur das störrische Anprallen der Wellen am Schiffsrumpf unterbrach die Stille. Der Franzose fuhr sich mit der Linken, die er noch gut bewegen konnte, über die Stirn, als wolle er quälende Gedanken hinwegscheuchen, und begann den Hergang des Unglücksfalls zu erzählen. Das geschah wie im Selbstgespräch. Von der Anwesenheit des andern schien er keine Notiz zu nehmen.

Der rechte Außenmotor hatte in der Nähe von Fernando Noronha aus einem ungeklärten Grunde ausgesetzt. Gleich darauf blieb auch der rechte Innenmotor stehen.

FORTSETZUNG FOLGT

Für 3 1/3 Pfg. läßt sich eine hervorragend gute Zigarette liefern, wenn ihre Verpakkung sich auf das sachlich Notwendige beschränkt. Das beweist die ECKSTEIN!

Eckstein

3⅓ Pfg.

Durchbruch Richtung Heimat

Ein Flieger-Abenteuer aus dem Polen-Feldzug

Von Josef Grabler

ZWEITE FORTSETZUNG UND SCHLUSS

Weit hinter der Kolonne rumpelte die Kalesche über die Schienen. Unmittelbar links neben dem Übergang waren die Gleise durch eine Fliegerbombe aufgerissen. Verbogen ragten die Schienen, die die Schwellen mit aus der Bettung gerissen hatten, in die Luft. Jenseits des Bombentrichters stand ein langer Güterzug. Er war offensichtlich völlig ausgeplündert. Den ganzen Bahnkörper bedeckten erbrochene Kisten, Fässer und Unmengen Papiers.

Der Feldwebel, der eine Weile nachdenklich auf die Karte gestarrt hatte, rief plötzlich: „Kinder, das waren wir! Vor vier Tagen haben wir den Angriff geflogen! Unsere Bomben!"

„Meine Fresse", sagte der Stadler Sepp voller Hochachtung vor sich selbst. Er verfügte bereits über einen ansehnlichen Vorrat preußischer Kraftausdrücke, und er sollte schnell Gelegenheit haben, einen weiteren an den Mann zu bringen.

„Au Backe", meinte er, als voraus die Straße sich zu beleben begann. Sie fiel etwas nach Przelgcz zu. Das Dorf schien von Truppen zu wimmeln. Wenn nun ein Offizier die Wachmannschaft fragte, wohin die Gefangenen gebracht werden sollten —

Da rief Kahlert, der an alles dachte: „Biermann, Rottmeister, wenn ihr gefragt werdet, habt ihr Befehl, uns nach Goworowo zur Vernehmung zu bringen. Da ist ein polnischer Flugplatz."

In flottem Trabe fuhr die Fuhre in das Dorf ein. Rottmeister hielt jetzt sein Gewehr auf die Flieger vor ihm gerichtet unter dem Arm. Neugierig starrten die polnischen Soldaten auf das sonderbare Gefährt. Das war aber immer schon vorbei, wenn ihnen die Erleuchtung kam. Einige riefen hinter ihnen her.

Voraus gab es eine Stockung. Die Straße war versperrt. Die Lastwagenkolonne von vorhin, kenntlich an der Firmenbemalung, hielt, die Infanteristen waren abgestiegen. Biermann wollte halten, aber Kahlert hieß ihn weiterfahren. Nur jetzt keinen Verdacht erregen. Die Polen sahen schon her.

Im Nu war der haltende Wagen von den schreienden Infanteristen umringt. Sie wollten die verhaßten deutschen Flieger herunterzerren. Seitengewehre blinkten. Kahlert, der scheinbar völlig teilnahmslos auf dem Bock hockte, gab keinen Groschen mehr für ihr Leben. Na schön, sagte er sich, mehr als einmal ist noch keiner den Heldentod gestorben, als er den Messerstich in die Wade spürte.

Da aber legte Biermann los. Hochaufgerichtet stand der Riese auf dem Kutschbock, klatschend fuhr die Peitsche ringsum auf Köpfe und Hände, er brüllte wie ein Stier. „Weg, ihr Idioten, ihr Hundesöhne, weg mit euch! Die müssen doch erst verhört werden. Jawoll, die werden kaltgemacht —" — beifälliges Gemurmel — „— aber nicht von euch, ihr Narren!" lachte Biermann, und mit diesem sicheren Lachen hatte er gewonnen. Die Polen grinsten und traten zurück. Die Peitschenhiebe schienen sie nicht weiter übelzunehmen.

Der Ring teilte sich. Ein Offizier, durch Biermanns Gebrüll aufmerksam geworden, trat an den Wagen. Mit finsteren Blicken musterte er die drei Deutschen. Er war sehr unrasiert, trug die sonderbare viereckige Mütze der Polen mit dem riesigen messingumrandeten Schirm, und Kahlert fiel auf, daß die Absätze seiner ursprünglich sehr eleganten Stiefel bis auf die Sohlen abgelaufen waren. Die kurze Dauer des Feldzugs war sicher allein nicht dafür verantwortlich zu machen. Der Gute mußte schon mit halben Absätzen in den Krieg gezogen sein. Ein Geruch stieg Kahlert in die Nase, der sich aufdringlich aus altem Schweiß und Parfüm zusammensetzte.

Die Pistole in der Hosentasche fiel ihm ein. Sie begann schwer zu drücken. Wenn sie die fanden, oder bei den Kameraden! Die Wunde schmerzte!

Als der Offizier erschien, sprang Rottmeister vom Wagen und meldete, nicht übermäßig stramm, Gewehr bei Fuß: „Zwei Mann, Reserve-Infanterie-Regiment einhundertzwölf, mit drei Gefangenen."

Der Leutnant blickte noch einmal von einem zum anderen, fragte dann: „Und was geschieht mit ihnen?"

„Sollen zur Vernehmung, Pan Podporucznik."

„Wohin?"

„Nach Goworowo."

Der Offizier krauste die Stirn und zog eine Karte aus der Ledertasche am Leibriemen: „Goworowo? Sind da nicht schon die Deutschen?"

„Ich weiß nicht, Herr Leutnant, ich habe Befehl."

„Soso." Der Pan Leutnant wußte anscheinend nicht weiter. In solchem Falle pflegt nicht nur in der polnischen Armee die Frage gestellt zu werden, die Hans Kahlert fürchtete, seit die messingbeschiente Mütze aufgetaucht war, die Frage, die das Ende bedeuten mußte: „Wie heißt du?"

Wenn auch Kahlert nur ein paar Brocken Polnisch verstand, so konnte er doch an Hand der Ortsnamen in etwa dem Gespräche folgen. Sagte Rottmeister nun seinen deutschen Namen, dann war es aus. Denn nie und nimmer hätte man Volksdeutschen deutsche Kriegsgefangene anvertraut. Aber Karl Rottmeister aus Posen war kein heuriger Hase. „Kamiarski, Stanislaus, Herr Leutnant", sagte er munter. Rottmeister spielte mit seinem Kopf.

„Zeig' mal dein Soldbuch."

„Ist im Tornister, Herr Leutnant, beim Regiment."

Fehlt nur noch die Frage nach dem Marschbefehl, dachte Kahlert, der immer noch bereit war, deutsche Begriffe von Gründlichkeit auf polnische Verhältnisse zu übertragen. Sie kam nicht. Dafür sagte der Leutnant: „Also nach Goworowo könnt ihr nicht mehr. Warum habt ihr die Schweine denn nicht gleich umgelegt?"

„Pan Podporucznik, müssen vorher vernommen werden. Soll sehr wichtig sein. Wo liegt jetzt dritte Fliegerbrigade?" fragte Rottmeister frech.

„Das weiß ich nicht, aber bei Lachy soll noch ein Flugplatz sein, hier siehst du — kannst du überhaupt eine Karte lesen, du Rekrut?"

„Ein wenig, Herr Leutnant."

Der Junge hat geschrieben

Freude bringt jede gute Nachricht. Noch mehr Glück gibt jedes gute Bild. Im Foto ist ja der, den man liebt, sichtbar vor den Augen. Front und Heimat sind sich im Bilde nah. Was man auch fotografiert, die Agfa-Filme schaffen lebensechte Bilder.

Der Agfa-Film zu allen Zeiten ein guter Freund

Meist *hinter* den Zähnen sitzt der häßliche Zahnstein

Wenn einer den Mund auftut, dann glaubt man oft: welch' herrliche Zähne! Aber wie oft sitzt an ihrer Rückseite der häßliche Zahnstein...

Die Bekämpfung des Zahnsteins sollte etwas Selbstverständliches sein. Regelmäßiges Zähneputzen mit Solidox zermürbt das Gefüge des Zahnsteins und vermag in vielen Fällen seine Neubildung ganz zu verhüten. So haben Sie eine gute Gewähr für weiße, gesunde Zähne — einen stets gepflegten Mund.

Die Zahnpasta für alle

SOLIDOX

Zahnstein bekämpfend

TUBE 40 Pf. GROSSE TUBE 60 Pf.

SO 139

„Also, da bringst du sie hin. Siehst du, hier, nördlich Wolka Lubielska gehst du mit der Fähre über den Narew und lieferst die Hunnen dort bei den Fliegern ab. Verstanden?"

„Zu Befehl, Herr Leutnant."

„Jetzt fährst du ein Stück zurück — hier kannst du nicht durch — nach Zugmuntow. Von da fragst du dich weiter."

Etwas zackiger als vorhin rasselte Karl Rottmeister sein „Zu Befehl, Herr Leutnant", und da der zurücktrat, machte er eine Kehrtwendung und stieg auf den Wagen.

Auch Kahlert hielt es für richtig, Ehrenbezeugung und damit einen guten Eindruck zu machen. Er war aber barhaupt, denn die Mütze hatte ihm einer in dem Tumult vom Kopfe gerissen. Der Deutsche Gruß schien hier fehl am Platze. So nahm er stramme Haltung mit den Blick auf den Offizier an. Der legte lässig zwei Finger an die Mütze und ging.

Gewonnen! schrie es in Hans Kahlert, und er mußte sich sehr zusammennehmen, um die müde, gleichgültige Miene wieder anzunehmen.

Biermann wendete, die Polen machten Platz und riefen den Volksdeutschen noch gutgemeinte Ratschläge zu, die Behandlung von Gefangenen betreffend. Auch Franz Biermann, der Lange, war in seiner Art eine Perle. Als er die freie Straße vor sich hatte, schnalzte er die Gäule zu einem gemächlichen Trabe, nicht zu schnell, nicht zu langsam. In Polen fährt kein Mensch mit solch leichtem Gefährt Schritt.

Außer Sichtweite des Dorfes ließ der Feldwebel sich das ganze Gespräch deutsch wiederholen. Es bestätigte vollauf, was er vermutet hatte. Er drückte dem Volksdeutschen in der polnischen Uniform warm die Hand: „Karl Rottmeister, das vergeß ich dir nie." Und der vermerkte mit einer Genugtuung, die ihm schönster Lohn war für seine Geistesgegenwart, daß der deutsche Feldwebel du gesagt hatte.

Zwei Kilometer hinter dem Bahnübergang mit dem Bombenloch ging es rechts ab über eine leichte Anhöhe nach Zugmuntow. Außer Sicht der großen Straße ließ Kahlert halten, um nach seiner Wunde zu sehen. Sie war mehr schmerzhaft als gefährlich, der Pelzstiefel hatte den Stoß gemildert. Die Verbandspäckchen waren alle für Leutnant Harder draufgegangen, so band er ein Taschentuch um das Bein.

Plötzlich hob Biermann den Zeigefinger: „Hört ihr?"

Sie hörten es alle. Irgendwoher kam es, das Geräusch das sie alle kannten von den Felddienstübungen ihrer Grundausbildung, die Feuerstöße der MGs, das Rollen des Infanteriefeuers.

„Meine Herren!" rief Hans Kahlert glücklich, „war das nicht eine glorreiche Idee von dem Kerl, uns über den Narew zu schicken! Genau dahin, wohin wir wollten!"

Das Feuer tönte unverkennbar aus Nordwesten.

„Das muß auf der anderen Seite des Narew sein", sagte Müller, und Stadler, der auf einmal sein Preußisch vergaß: „Schaun ma, daß ma hinkemma."

Es war erstaunlich, daß die Pferde noch immer liefen, obwohl sie noch nichts gefressen hatten außer dem Gras am Wegrand bei diesem Aufenthalt.

Die fünf Soldaten kamen unangefochten durch das große Dorf Zugmuntow, in dem kaum ein Mann zu sehen war, und durch Polewna. In der Dorfkneipe von Nowa Wies, das genau so von Männern verlassen schien, organisierte Rottmeister ohne langen Aufenthalt Salzfleisch und Brot in hinreichender Menge und zwei Flaschen Wodka. Wobei zu bemerken bleibt, daß die polnischen Wodkaflaschen sehr klein sind.

Je näher sie zum Narew kamen, um so häufiger ließ Kahlert halten, um nach dem Gefechtslärm zu lauschen. Es war aber nichts mehr zu hören.

Hinter Wolka Lubielska senkte sich die Straße nach dem Flusse. Kahlert überlegte, ob es ratsam sei, mit der Kutsche weiter zu fahren. Denn nach dem starken Feuer des Nachmittags mußten noch polnische Kräfte zwischen ihnen und den deutschen Truppen stehen.

Andererseits war Fahren entschieden angenehmer als Laufen, und so war er sich durchaus noch nicht im klaren, was zu tun sei, als plötzlich durch die friedliche Abenddämmerung der Ruf hallte, der Befehl, der die drei Flieger und ihre volksdeutschen Kameraden so erschütterte, daß keiner daran dachte, ihn zu befolgen, der deutsche Befehl: „Hände hoch!"

Kahlert hatte sich zuerst gefaßt, schrie fröhlich: „Kommt nur raus aus eurem Busch!"

Da hob sich, im schwindenden Lichte gerade noch erkennbar, ein Infanterist mit schußfertigem Gewehr hinter der Hecke hoch, noch einer, und noch drei.

Ende

HEINKEL

FUNKER

mit Flugzeugfunkerzeugnis 1. oder 2. Klasse und Erfahrungen in der Hochfrequenztechnik

baldmöglichst oder später gesucht

Bewerbungen mit Lebenslauf, Lichtbild, Zeugnisabschriften u. Gehaltsansprüchen erbeten an:

ERNST HEINKEL-FLUGZEUGWERKE
Gefolgschaftsabteilung G
SEESTADT ROSTOCK-MARIENEHE

HEINKEL

Ingenieurflieger

mit abgeschlossener Ingenieurausbildung und mehrjähriger Erfahrung in der Eigenschaftserprobung und Durchmessung einmotoriger und mehrmotoriger Landflugzeuge zum baldigen Antritt gesucht.

Die Stellung ist bei Bewährung ausbaufähig.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Lichtbild, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen erbeten an:

ERNST HEINKEL - FLUGZEUGWERKE
Gefolgschaftsabteilung G
SEESTADT ROSTOCK-MARIENEHE

Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!

Sachlich, flott, kurz, verbindlich. Bestellen Sie meinen großen **Briefsteller: „Briefe, die Eindruck machen"**, 376 in Ganzleinen gebunden, 4.45 einschließlich Porto (Nachnahme RM. 4.75). Verkaufs-, Bewerbungs-, Mahn-, Beschwerdebriefe, Schreiben an Behörden, Verträge, Klagen, Widerlage, Hilfe ohne Rechtsanwalt, Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das **richtig gewählte Wort** bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!

Buchversand Gutenberg, Dresden-St. 356

Die lustige **Soldaten-Kiste**

Die größte Freude beim Postempfang!

Serie I RM 8.80 enthält: Köpfe, Schöpfe, Tröpfe — Ehrenmänner — Die Krone der Schöpfung — Nur keine Übertreibungen. ***Serie II RM 9.25*** enthält: Der gepfefferte Spruchbeutel — Das blaue Wunder — Ein seltsam Ding ist doch der Leib — Mein Onkel Jodok. — Jede Serie, reich illustriert, gegen Nachnahme zuzüglich 30 Pf. Spesen oder Voreinsendung auf Postscheck-Kto. 14190 Stuttgart. Rückgabe recht bei Nichtgefallen. Versandbuchhandlung **K. P. Geuter, Stuttgart 201**

Zahlt die Sonne Schadenersatz?

Nein, man kann sie leider nicht auf Schadenersatz verklagen, wenn sie, wie hier, eine Gardine durch ihre Lichteinwirkung mürbe macht. Dagegen hilft nur ein guter Sonnenschutz.

Das Licht ist aber nicht die einzige Gefahrenquelle, die es für Ihre Wäsche gibt. Ein anderer hartnäckiger Feind ist der Kalk des harten Wassers. Auch er bedroht die Haltbarkeit Ihrer Wäsche, indem sich die feinen Kalkteilchen beim Waschen auf der Faser ablegen und sie wie ein dichter Panzer umschließen.

Außerdem wissen Sie ja, daß der Kalk Seife »frißt«, wenn er nicht vor dem Waschen beseitigt wird, das aber ist auf einfache Weise möglich: verrühren Sie jedesmal 30 Minuten vor Bereitung der Waschlauge einige Handvoll Henko Bleich-Soda im Wasser. Dann haben Sie immer das schönste weiche Waschwasser und schonen zugleich Ihre Wäsche.

*Wir bemühen uns nach besten Kräften, der wesentlich gesteigerten Nachfrage nach unseren Erzeugnissen gerecht zu werden, bitten aber um Nachsicht, wenn uns dies zur Zeit nicht in allen Fällen möglich ist.

Gutschein für kostenfreie Zusendung der aufklärenden Lehrschrift »Wäscheschäden – wie sie entstehen – und wie man sie verhütet«

Name: .....

Ort: ..... Straße: .....

090 Abblenden an: HENKEL & CIE. AG., DÜSSELDORF
Persilwerke

Wir suchen für den

Flugzeugbau

Dreher, Schlosser, Klempner
Maschinenschlosser
Werkzeugschlosser, Elektriker
sowie **Metallarbeiter** jeder Art

Berufsfremde
können für den Leichtmetallbau
umgeschult werden

Kurze Bewerbungen an die Personalstelle der

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H.
Bremen - Flughafen

Tanz im Selbstunterricht

mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher zu Hause die modernen Tänze, alle Schritte, Rund- und Gesellschaftstänze, ferner den guten alten Walzer (auch linksherum), Polka, Rheinländer, Menuett, Figurentänze usw. Jeder Schritt genau abgebildet und erklärt. — Dazu: „Die Kunst zu plaudern und gewandt zu unterhalten", die Sie befähigt, sich überall beliebt zu machen. Bestellen Sie die Auflage „Der flotte, redegewandte Tänzer", RM 3,85 einschl. Port. Nachn. RM 4,15

1939/40:

Buchversand Gutenberg Dresden-U 356

Stottern (Sprechangst) heilt Prof. Rud. Denhardt's Anstalt, Eisenach, Thüringen, Prospekt

... und mittwochs „DIE WOCHE"

Gummistrümpfe
dünn, zart
luftdurchlässig
Karl Römer
Berlin SW 61, Belle-Alliance-Straße 103

Zeichnen?

lernen Sie spielend leicht und unabhängig von Zeit und Ort in Ihrem eigenen Heim. Erfahrene Künstler erteilen Ihnen auf brieflichem Wege den gewünschten persönlichen Unterricht, der Sie schnell zum Erfolg führen wird.

Illustr. Prospekt frei!

Heim-Studio
BERLIN W 15 / AS
Fasanenstraße 47

Eine scharfe Waffe

gegen Kopfschmerzen, Grippe und andere schmerzhafte Störungen ist Herbin-Stodin, die Tablette mit dem „H. im Dreieck". Verlangen Sie sofort in der Apotheke kurz und bündig die **echte** Tablette mit dem H. im Dreieck, und auch Sie werden sein überzeugter Anhänger bleiben. Es ist nämlich geradezu erstaunlich, daß diese Tabletten und Kapseln mit dem H. im Dreieck die Zirkulationsstörungen der Arterien beheben, wodurch automatisch der krampfartige Druck im Kopf, das schmerzhafte Ziehen im Nacken und die bei Tag und Nacht quälenden Hüft- und Gliederschmerzen, die selbst den Stärksten aus der Ruhe bringen können, beseitigt werden.

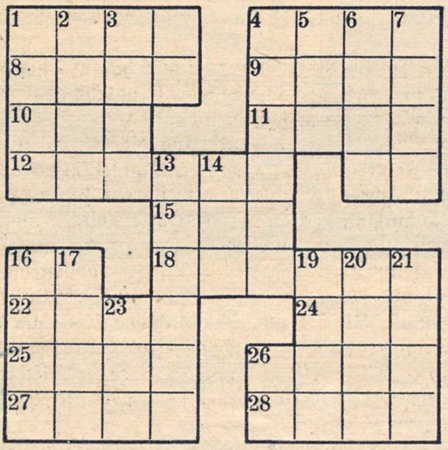
H. im Dreieck hilft

10 Tabl. 0.60 · 20 Tabl. 0.99 · 60 Tabl. 2.42

H. O. A. WEBER, MAGDEBURG

Denken - Raten - Lösen

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter
a) von links nach rechts: 1 Vogel, 4 Zweig, 8 griechischer Gott, 9 deutscher Strom, 10 Nebenfluß der Donau, 11 Metall, 12 Wochentag, 15 Gedicht, 18 deutscher Maler, 22 italienische Münze, 24 Gemeinschaft, 25 Ernährungsflüssigkeit, 26 Abschnitt aus dem Koran, 27 Nahrungspenderin, 28 Stadt in Sudetenland;

b) von oben nach unten: 1 Gleichklang, 2 Fluß in Italien, 3 Stadt am Rhein, 4 Getreide, 5 männlicher Vorname, 6 Titelheld eines Werkes von Schiller, 7 Wandelstern, 13 Frucht, 14 Gruß, 16 Mittelmeerinsel, 17 Bildstreifen, 19 Gewebe, 20 sittlicher Begriff, 21 Stadt in Ostfriesland, 23 alkoholisches Getränk. 50412

Silbenrätsel

al — ar — dan — dat — de — du — du — e — er — ga — ge — gen — i — kan — kel — le — le — li — li — lis — lüt — ly — ma — mar — mon — mor — na — nan — ni — no — now — o — on — or — ra — rad — rie — rhön — ro — schall — sol — son — stab — te — ti — til — tor — tus — u — um — va — van — zow

Aus vorstehenden 53 Silben sind 20 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Einglas, 2 Truppengattung, 3 deutscher Dichter, 4 ärztliches Instrument, 5 großer Sturm, 6 deutscher Freischarführer, 7 Saiteninstrument, 8 römischer Kaiser, 9 Heilsbotschaft, 10 germanische Göttin, 11 Tageszeit, 12 Kennzeichen eines hohen militärischen Ranges, 13 Laubbaum, 14 russisches Herrscherhaus, 15 südamerikanischer Strauß, 16 Vereinigung, 17 Sportgerät, 18 italienischer Dichter, 19 Krokodil, 20 Angehöriger der Wehrmacht. 50893

Vorsetzrätsel

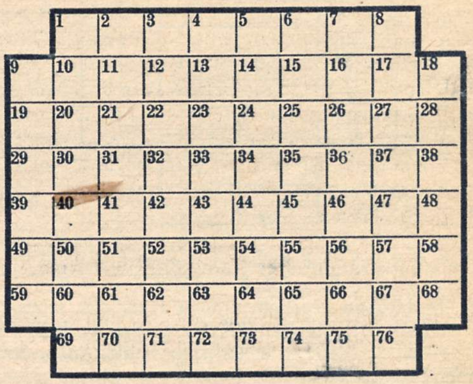
Boot — Schiff — Welt — Bereitschaft — Zug — Mann — Ort — Schütze — Leutnant — Ordnung — Färbung — Kraft

Den vorstehenden Wörtern ist je eines der nachfolgenden Wörter voranzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält.
Einsatz — Ersatz — Flug — Geleit — Heck — Insel — Luft — Oberst — Rang — Rast — Schutz — Teil

Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, aneinandergereiht, einen Standort der Luftwaffe. 50955

Kästchenrätsel

Jede Zahl der zu erratenden Wörter entspricht einem Buchstaben, der in das mit der gleichen Zahl bezeichnete Kästchen einzutragen ist. — Die Buchstaben ergeben, von 1 bis 76 fortlaufend gelesen, ein Wort des Führers.



1 Löhnung	1 34 8 42
2 Huftier	64 65 75 22 20
3 Volksheer	23 9 59 72 68
4 Feuerwaffe	11 21 56 54 49 44
5 Schutzplatte	33 15 16 47 58 53
6 Pflichtarbeit	36 40 46 48 55 52
7 Mann zu Pferde	5 7 18 32 60 71
8 Rundfunkzubehör	24 41 12 31 35 39 4
9 Teil des Gewehrs	70 30 25 63 73 66 29 17
10 gewonnener Kampf	62 51 37 74
11 sportliches Kampfspiel	2 69 67 76 57 50 45
12 keltischer Name Irlands	43 27 14 61
13 Angehöriger der Artillerie	6 3 13 26 19 28 10 38

Die Mitte macht's

Mit „d": Blüten voll Duft,
Mit „g": Bezwinger der Luft. 50930

Pigmentan Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!
Tub. -.54 Dos. -.42 u. -.75, Flasch. -.85 u. 1.35
erhöhter Schutz durch: Ultra-Pigmentan. (i. Tuben -.85).

Das neue überragende KARTENWERK
im Großformat 30×42 cm mit den neuesten Grenzen u. Gutschein f. Ersatzkarte (Osten).
Meyers Großer Hausatlas
Ungewöhnl. Reichhaltigkeit, **213** mehrfarb. Haupt- u. Nebenk. Register m. üb. **100 000** geogr. Eigennamen. Große Maßstäbe, Großraumkarten, Reisegebiete. Interess. Sonderk. (Wirtschaft, Kolonien usw.), auch techn. **eine kartogr. Höchstleistung.** Preis RM **17.50**, in Monatsr. von RM **2** an zahlbar. 1. Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking, Leipzig C1/5** Reudnitzer Straße 1—7.

Mein Kampf
Jubiläumsausgabe zum 50. Geburtstag des Führers
Leder, Goldschnitt, Geschenkkassette RM 32,— (monatlich RM 5,—), noch lieferbar!
K. Walter Thomas (Inh. J. Brandts)
Leipzig C 1/4, Hindenburgstraße 13

Prismenglas
Ia Rathenow. Fabr.
Spezialglas für das Militär, 6x30, extraleicht, mit Okulardeckel und festem Behälter **76,50 RM**
Lieferung gegen Beschein. des Truppenteils, daß für militär. Zwecke bestimmt. Ansicht geg. Nachn.
W. Rabe, Rathenow 54
Optikhaus - Gegr. 1874

Anzeigen helfen Einkaufen

Adolf Hitler: Aquarelle
Mappe mit 7 originalgetreuen Lichtdrucktafeln, 1 Zeichnung u. 6 Aquarellen, die unser Führer unmittelbar an der Front des Weltkriegs in den Jahren 1914—17 schuf. Ein herrliches Geschenk. Preis **15** RM. Auf Wunsch Monatsraten von 5 RM. Erf.-Ort Leipzig. Lief. unt. Nachnahme der 1. Rate durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking, Leipzig C 1 5,** Reudnitzer Straße 1—7

Falsch od. richtig?
Stickstofffrei, Dritteil, Meerrettich. Ich fahre rad — Etwas im großen treiben — Gleich ins Weite und Große gehen — Sich des langen und breiten überlegen — An Eides Statt
Immer hilft in Zweifelsfällen **Der große Duden**
Er ist im ganzen deutsch. Sprachgebiet maßgebend und das Wörterbuch mit dem neusten deutsch. Sprachgut. Teil I: **Rechtschreibung** Teil II: **Stilwörterbuch.** Beide Teile in einem Doppelb. in Kunsthalbleder geb. mit 2 eingeschnitt. prakt. Buchstabenregistern. Preis RM **11.20**, in Monatsr. von RM **2** an zahlbar. 1. Rate bei Lief. Erfüllungsort Leipzig. Lief. durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking, Leipzig C1/5** Reudnitzer Str. 1-7. Werber ges.

Ausschneiden und im Umschlag als Drucksache (Porto 3 Pfg.) einsenden!

Gutschein!
An das Rustinsche Lehrinstitut für Fernunterricht, Potsdam, Tor 719

Ich wünsche eine **unverbindliche Ansichtssendung** von dem unterstrichenen Lehrgang:

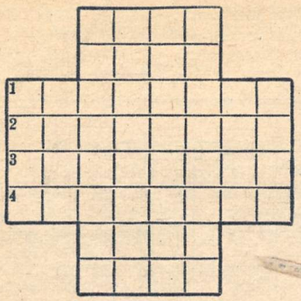
Gelände- und Kartenkunde
Höhere Schulbildung
nach neuen Schulformen:
Mittelschulreife (mittlere Reife) an Mittelschulen
Abiturientenexamen
Oberschule a) sprachl. Zweig
b) naturw.-mathem. Zweig
Oberschule für Mädchen
Gymnasium
Wirtschaftsoberschule
nach alten Schulformen:
Realgymnasium
Deutsche Oberschule
Oberrealschule
Kaufmännische Ausbildung
Zweijährige Handelsschule
Höhere Handelsschule
Kaufmann
Handlungsgehilfe
Handlungsgehilfen-Prüfung
Fremdsprachen
Englisch, Italienisch, Französisch, Spanisch, Latein, Griechisch
Lehrwerke für Wehrmachtangehörige
Abschlußprüfung 1
Abschlußprüfung 2
Allgemeinbildung für Beamte
für den einfachen, mittleren und gehobenen Dienst
Musiktheorie
Konservatorium
Schule des Gesanges
Technik
Maschinentechniker
Maschineningenieur
Werkmeister
Betriebsingenieur
Technik
Betriebskaufmann im Maschinenbau u. a.
Ingenieurkaufmann
Techniker für das Kraftfahrwesen
Elektrotechniker
Funkingenieur
Techniker im Flugzeugbau
Ingenieur im Flugzeugbau
Werkmeister der feinmechanischen Technik
Techniker d. Feinmechanik
Maurerpolier
Installationstechniker
Hochbautechniker
Tiefbautechniker
Vermessungstechniker
Chemotechniker
Handwerker-Lehrgänge
z. Vorbereitg. auf d. Meisterprüfung (Beruf angeben)

Probe-Nr. d. „**Rustin-Nachrichten**", Fachzeitschr. f. Fernunterricht (m. Erfolgsbericht.), gratis!

Name: .... Beruf u. Alter: ....

Ort, Straße u. Nr.: ....

Erdkundliches magisches Kreuz



a a a a, e e e e e, g g g g, i i, k k, l l, m m m, n n n n, o o, r r r r, s s s s, t t t t t, u u u u, z z

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagerecht und senkrecht, die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Stadt in Schlesien, 2 russische Hafenstadt, 3 süddeutsche Universitätsstadt, 4 Stadt in China. 50320

Buchstabenfüllrätsel

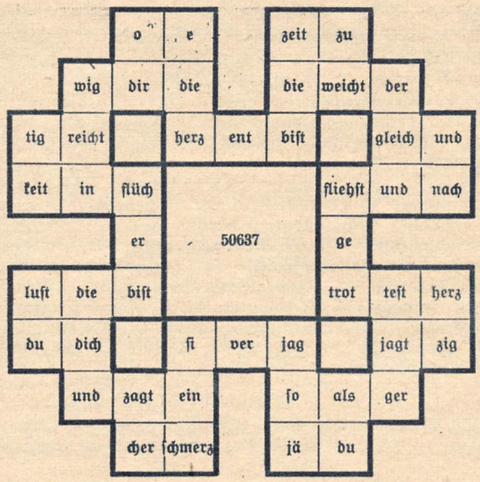
(Nachahmung nicht gestattet)

A	•	L	•	R	•	A	•	A
•	T	•	U	•	U	•	A	•
H	•	N	•	B	•	R	•	A
•	A	•	C	•	O	•	P	•
R	•	A	•	A	•	R	•	A
•	I	•	I	•	N	•	O	•

An Stelle der Punkte sind Buchstaben zu setzen. Es entstehen dann laufend Wörter folgender Bedeutung: 1 Raubvogel, 2 Wiener Maler, 3 Stadt im Erzgebirge, 4 Stadt in Rußland, 5 germanische Volksversammlung, 6 Stadt in der Schweiz, 7 türkischer Titel, 8 Widerhall, 9 musikalisches Bühnenwerk, 10 Titel, 11 Teil des Mittelmeeres, 12 Nahrungsmittel, 13 Stadt in der Ostmark, 14 Senkblei.

Die eingesetzten Buchstaben ergeben, fortlaufend gelesen, ein Wort von Grillparzer. 50515

Rösselsprung



Auflösungen aus der vorigen Nummer

Doppelgitterrätsel: 1 Freiburg, 2 Bengalen, 3 Bullauge, 4 Breisgau.

„Geflügelte" Worte Briefversteck: Ibis (Elli, bist), Huhn (Handschuh noch), Uhu (Du Humor), Ente (kenterte), Hahn (geschah nicht), Kondor (Balkon Doras), Eule (Efeu leider), Adler (Radlerei), Gans (bergan schieben), Rabe (Straßengraben), Meise (einem eisernen), Amsel (kam selbst), Fasan (Marfa sandte), Marabu (Samara bunte), Reiher (drei herzige), Kauz (Moskau zu), Taube (verstauben), Emu (gemustertes), Fink (Gräfin Karla), Elster (Hundel sterben), Ammer (klammere), Falke (Falkenberger), Alk (Falkenberger), Star (starr), Pfau (Strumpf Auguste).

Wabenrätsel: 1 Bunker, 2 Gewehr, 3 Kerker, 4 Gernot, 5 Ketzer, 6 Etamin, 7 Isonzo.

Kreuzworträtsel: a) 5 Remus, 6 Stall, 8 Sonde, 10 Oheim, 11 Gnade, 12 Kleie, 14 Radio, 16 Ehe, 18 Perm, 19 Lake, 21 Ulm, 24 Panne, 27 Krone, 29 Korso, 30 Kegel, 31 Motiv, 32 Regal, 33 Aegis; — b) 1 Xenie, 2 Luege, 3 Stoer, 4 Kleid, 5 Rolle, 7 Lilie, 9 Dach, 13 Iwein, 15 Acker, 16 Emu, 17 Elm, 20 Kater, 22 Lure, 23 Gneis, 25 Nagel, 26 Eklat, 27 Komet, 28 Optik.

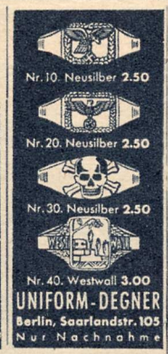
Vorbereitung: Ausreise, Ausweise.

Silbenrätsel: Nur wer gehorchen gelernt hat, kann spaeter auch befehlen. — 1 Nordlicht, 2 Undank, 3 Reseda, 4 Wassermann, 5 Eichhörnchen, 6 Rhinozeros, 7 Galopp, 8 Elektra, 9 Hygiene, 10 Oberstleutnant, 11 Rosette, 12 Charakter, 13 Elsa, 14 Niveau, 15 Geiserich, 16 Eigenlob, 17 Limonade, 18 Eichendorff, 19 Rosamunde, 20 Nargileh, 21 Tarantel, 22 Harmonie, 23 Alkoven.

Männer vom Knüppel!
Das Fliegerhandbuch
von Hptm. a. D. J. Schulz
ist für Segel- und Motorflieger sowie Monteure unentbehrlich
Kart. RM 6,—, Leinen RM 7,50
Monatl. Ratenzahlung gestattet
Zu beziehen und Prospekte durch:
Arthur Kehr, Hamburg 36, Königstr. 15

Grauer Star
u. s. operationslose Behandlung
Auskunft kostenl.
A. Kuschel
Hagen i. W. 16

1½ Pf. kostet jede Marke, welche Sie ohne Entnahmezwang aus meinen Einheits-Auswahlen entnehmen können. — Probeheft gegen Standesangabe. Max Herbst, Markenhaus, Hamburg 36



Deutsche Reichslotterie
Mitspielen!
Es kann Ihr Glück sein!
Schnell ein Los von der Staatl. Lotterie-Einnahme
SCHLAGETER
BERLIN W 35, Potsdamer Str. 69
Ziehung 1. Klasse 26.–27. April
Staatl. Lotterie-Einnahme Schlageter
Berlin W 35, Potsdamer Str. 69
Hierdurch bestelle ich – durch Nachnahme – – zahle nach Erhalt –
1/8 Los zu 3.–	1/4 zu 6.–	1/2 zu 12.–	1/1 zu 24.–
Zur 1. Klasse der 3. Deutschen Reichslotterie
Nicht Gewünschtes bitte durchstreichen
Name.....
Wohnort .....
Straße .....

Hess-Harmonikas bringen Freude!

Baracken

Das halten deutsche Flugzeuge aus

FORTSETZUNG VON SEITE 180

Eine andere Ju 52 erhielt einen Treffer in ein Luftschraubenblatt des linken Motors. Der Motorvorbau war infolge der Unwucht der Schraube an mehreren Stellen gebrochen, hing aber noch an den Tragseilen am Gerüst. Gleichzeitig erhielt der Mittelmotor einen weiteren Treffer, wobei ihm unter anderem ein Kipphebel abgeschossen wurde. Trotz dieser Beschädigung erreichte auch dieses Flugzeug seinen Heimathafen auf dem Luftweg wieder. In einem anderen Falle berührte ein Flugzeug des gleichen Musters infolge aufsteigenden Nebels Bäume. Es erlitt dadurch schwere Beschädigungen an den Tragflächen. Der Flugzeugführer konnte das Flugzeug aus dem Walde herausreißen und im Blindflug auf 1200 m Höhe gehen. Nach halbstündigem Blindflug erhielt der Flugzeugführer wieder Erdsicht, und es gelang ihm, ohne weitere Beschädigung des Flugzeuges und ohne Gefährdung der Insassen, auf dem Bestimmungshafen zu landen. Bei einer weiteren Ju 52 war durch Beschuß ein über 2 m langes Stück des rechten Flügels samt dem Querruder angerissen und dadurch bei der Landung das äußere Ende des linken Flügels ebenfalls stark beschädigt worden. Beide Flügelenden wurden von der Truppe in gleicher Weise sauber abgeschnitten und behelfsmäßig an der Front repariert. In diesem Zustand wurde das Flugzeug zunächst weiter eingesetzt, bis er später einer Reparaturwerft zugeführt wurde, wo die Kriegsschäden in kurzer Zeit behoben wurden. Überhaupt war es durch ausgezeichnete Organisation und gut eingerichtete Frontwerften möglich, alle derartigen Beschädigungen innerhalb kürzester Frist zu reparieren und die Flugzeuge wieder frontreif zu machen.

Wenn so die Erfahrungen im polnischen Feldzug neben der großen Kampfkraft unserer Flugzeuge auch ihre weitgehende Sicherheit gegen äußere Einwirkungen erwiesen haben, so ist damit auch der deutschen Luftfahrtindustrie ein schönes Lob gespendet.

„Drahtverhau und blaue Bohnen." Von Theodor Jakobs. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg. 104 Seiten. Geb. RM 2,80; Leinen RM 1,40.

Aus dem kleinen Buch weht der unsterbliche Geist des deutschen Grabenkämpfers des Weltkrieges. Sind die ersten Novellen dem grimmigen Humor der Feldgrauen gewidmet, so steigern sich die folgenden zu ergreifenden Schilderungen des Fronterlebnisses.

Josef Grabler

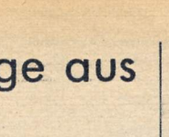
Geschäftliches

Ein Teil der Auflage enthält eine Beilage der **Staatl. Lotterie-Einnahme Otto Peters, Hamburg 19, Eimsbüttler Chaussee 23.**

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich zuzüglich 2 Rpf Zustellgeld je Heft.
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 5. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

Welt-Atlas 1940
mit den neuen Finnlandgrenzen. Eine Höchstleistung!
Großformat 30×42 cm. 213 meist mehrfarb. Haupt- u. Nebenkarten, v. d. Meisterhand d. Kartographen in Stet gestochen. Mit einer geogr. Einleitung u. einem umfass. Register mit rd. 100000 Namen. Als Zeitungsleser brauchen Sie ihn unbedingt z. Verständnis der kommenden Ereignisse in aller Welt. Preis in Ganzleinen gebd. 17.50 RM. Wenn Sie ihn von uns beziehn, i. bequem. 2 RM Monatsraten von zahlbar, ohne Aufschlag. Gutschein z. kostenlosen Bezug einer Ergänzungskarte mit d. späteren Grenzen wird beigefügt. Erf.-Ort: Halle. Auf Wunsch 3 Tage zur Ansicht, also keinerlei Risiko. **Peitalozzibuchhandlung, Halle/Saale 343**

ohne Punkte
Damen-Cape .. RM 24.—
Damen-Mantel „ 29.—
Kapuze ..... „ 2.90
Herren-Mantel „ 29.—
wasserdicht u. federleicht, eleganter Sportschnitt. Noch heute bestellen, bei Nichtgefallen Geld zurück.
HOAG-Berlin, Friedrichstr. 63

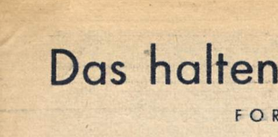
Musikinstrumente bes. Harmonikas

anerkannt gut u. doch so billig
Großversand an Private
Meinel & Herold Klingenthal 163
Niedrige Preise · Garantie siehe Hauptkatalog Zusendung umsonst

Schutz vor Ansteckung
Formamint
bei Erkältungsgefahr, Halsentzündung, Grippe, Epidemien
Taschen-Röhrchen mit 20 Tabletten RM 0,59
Flaschenpackung „ 60 „ RM 1,55

Armbanduhren
jetzt wieder lieferbar! Reiche Auswahl günstige Preise. Ford. Sie sofort uns. neuesten Prospekt
Uhrenhaus HAMA Schwerin i. M.

Musikinstrumente? Wenn **Wilh. Kruse** Markneukirchen und Klingenthal 21

Bezug von mir bringt den Beweis: in Güte GROSS und klein im Preis.
Künstlerkatalog frei!

Step-Tanz


durch mein **Lehrbuch mit 85 Bildern.** Jeder Schritt ausführlich beschrieben. Preis RM 3,20 postfrei.
Buchversand Gutenberg, Dresden-Z 356

Das rechte Hausbuch für Alle
Soeben erschienen: **Vander: Naturmedizin,** eine einmalige, unübertroffene Leistung, 600 Seiten mit über 500 Textabbildungen und 24 mehrfarbigen Tafeln Lexikon-Großformat. Übersichtliche Textanordnung Leichtes Nachschlagen. Überreiche Bebilderung. Hauptgruppen: Krankheitslehre der Naturmedizin. Heilanwendungen. Krankenernährung nach den Grundsätzen der Naturmedizin. Heilkräuter und ihre Anwendung. Behandlung der Krankheiten. Ferner: Befruchtung, Schwangerschaft, Geburt und Wochenbett. Barpreis 28 RM, in Raten Preis 29,40 RM, von 3,- RM monatl. an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüll.-Ort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlg. **Carl Heinz Finking, Leipzig C 1/5,** Reudnitzer Straße 1—7

Nun aber die Frühjahrskur
Die Winterschlacken und Fettablagerungen belasten den Organismus! Trinken Sie zur Blutauffrischung und zu Gunsten der schlanken Linie den naturgemäßen, völlig unschädlichen
Dr. ERNST RICHTERS Frühstückskräutertee
Auch als Drixtabletten und Drix-Extra (Dragees) in Apotheken und Drogerien

Die Pickel im Gesicht verschwinden...
Gerade wer Uniform trägt, ist besonders empfänglich für Pickel und Haut-Infektionen. Kleine Verletzungen — zum Beispiel nach dem Rasieren — kommen mit dem Kragen in Berührung, und schon ist die Gefahr einer Infektion da. Wer regelmäßig die Haut mit dem konzentrierten Pitralon betupft, desinfiziert sie bis in die Tiefen der Poren. Pitralon mit seiner großen Tiefenwirkung öffnet die Talgdrüsenausgänge der Haut, durchdringt die beiden Hautschichten und vernichtet auch die im Unterhautzellgewebe wuchernden Krankheitskeime.

Nicht einreiben — auftupfen! Machen Sie einen Versuch auf unsere Kosten und fordern Sie kostenlose Probeflasche von den Lingner-Werken, Dresden A 24.

Erschütternder Tatsachenbericht vom UNTERHAUS in der WOCHE

Busch sieht hinter den Busch

Glaskraft ist Spähkraft.
Um eine volle Schärfe zu erhalten, sind in den Busch-Gläsern 4 optische Leistungen vereint: Das Blickfeld ist nah + klar + hell + groß.
Busch vollscharfe
PRISMENGLÄSER
EMIL BUSCH A.G. · RATHENOW

Wer viel unterwegs ist,
denke daran, daß in jeder Apotheke und Drogerie *Rheila* erhältlich ist! Selbst im kleinsten Ort Deutschlands bekommt man *Rheila* – das natürliche Vorbeugungsmittel gegen Erkältungen ...
Rheila gehört in jedes Haus als Vorbeugungs- und Linderungsmittel bei Husten, Heiserkeit und Erkältungen. Beachten Sie: *Rheila* ist durch den hohen Glycyrrhizingehalt doppelt wirksam, nehmen Sie stets
nur 2 *Rheila* mehrmals täglich ...
In Apotheken und Drogerien nur Orig.-Pack. zu RM. 0.50 und 1.-

Große Forscher und ihre Abenteuer
Kassette I: **Wilhelm Filchner: Bismillah!** Vom Hoang-ho zum Indus. **William Beebe: 923 Meter unter dem Meeresspiegel / Sven Hedin: Die Flucht d. Großen Pferdes.** Spannender als ein Abenteuerroman liest sich dieser Expeditionsbericht / **Martin Johnson: Bahuna.** 100000 Kilometer im Flugzeug über Afrikas Dschungeln / **Alfr. Wegeners letzte Grönlandfahrt.** Die Erlebnisse der deutschen Grönlanderpedition. Kassette II: **Martin Johnson: Simba.** Filmabenteuer in Afrikas Busch u. Steppe / **Herbert Rittlinger: Ich kam die reißenden Flüsse herab.** Ganz allein z. Amazonas / **William Beebe: Dschungelleben.** Forscherfreuden in Guayanas Urwäldern / **Colin Roß: Mit Kamera, Kind und Kegel durch Afrika / Erling Tambs: Hochzeitsreise — aber wie!** Im Lotsenkutter durch zwei Weltmeere.
Je 5 Bände in Geschenkkassette. Preis der Kassette I 40.50 RM 6.- RM Monatsrate Kassette II 26.90 RM. Kassette I. (Kassette II 4.- RM, beide Kassetten 10.- RM)
R. Wichert, Berlin-Lichterfelde 1

Neuerscheinung: SONNICHSEN
Das Flugzeug
Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Flugwerk, Ausrüstung, elektr. Anlagen, Anzeigegeräte, FT-Anlage, Instandsetzungsarbeiten u. Betriebsmaßnahmen. 898 Seiten mit über 750 Abbildungen und 12 teils mehrfarbigen Tafeln. Ganzleinenband RM 27,— spesenfrei od. monatlich RM 3.—. Erfüll.-Ort: Berlin-Tempelhof. **Walther Freund & Co., Berlin SW 11 / Ad.** Postscheckkonto: Berlin 7305 Spezialprospekt frei. — **Werber gesucht!**

Briefmarken zur Auswahl sendet **Hugo Siegert** Altona-Elbe, Alsenplatz 6

WALTER BEHRENS BRAUNSCHWEIG Briefmarkenhandlg. Werbeschr. kostenfrei

Naturmedizin! Hausbuch für Gesunde und Kranke, 600 S., 500 Abb., 24 mehrfarb. Bildtafeln, RM 28,— Monatsr. RM 3,-. Prosp. frei **Wafco, Berlin SW 11**

Werben bringt Gewinn!

Kopfschmerzen verschwinden schneller
wenn man diese nicht nur betäubt, sondern gegen ihre Ursache angeht. Dazu eignet sich Melabon, dessen Einfluß sich nicht nur auf die Schmerzempfindungssphäre im Großhirn, sondern auch auf die Krampfzustände in den Hirnarterien und die dadurch verursachten Zirkulationsstörungen richtet. Außerdem wird Melabon auch wegen seiner guten Verträglichkeit von Ärzten empfohlen. Die Melabonstoffe sind ungepreßt in einer Oblate, wodurch die leichte Auffaugung durch den Verdauungskanal und damit die überraschend schnelle Schmerzbeseitigung erzielt wird. Packung zu 86 Pfennig und RM 1,66 in Apotheken.
Gratis
An Dr. Rentschler & Co., Laupheim (Württ.). Schicken Sie mir bitte durch eine Apotheke eine kostenlose Versuchsprobe Melabon. F 152
Name: .....
Ort u. Str.: .....

Leicht und aromatisch rauchen

mehr Freude für Sie

KYRIAZI „ASTRA" 4 PFENNIG

MIT U. OHNE MUNDSTÜCK